SENATE — SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

NATIONAL FINANCE

Chair:
The Honourable PERCY MOCKLER

Tuesday, April 24, 2018
Wednesday, April 25, 2018

Issue No. 64

Twenty-fourth and twenty-fifth meetings:

Study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program

and

First meeting:

Government response to the twelfth report of the Standing Senate Committee on National Finance, entitled *Smarter Planning, Smarter Spending: Achieving infrastructure success, deposited with the Clerk of the Senate on February 28, 2017*

APPEARING:
The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P.,
Minister of Infrastructure and Communities

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

FINANCES NATIONALES

Président :
L'honorable PERCY MOCKLER

Le mardi 24 avril 2018
Le mercredi 25 avril 2018

Fascicule n° 64

Vingt-quatrième et vingt-cinquième réunions :

Étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures

et

Première réunion :

Réponse du gouvernement au douzième rapport du Comité sénatorial permanent des finances nationales, intitulé *Mieux planifier, mieux investir : Atteindre le succès en infrastructure, déposé auprès du greffier du Sénat le 28 février 2017*

COMPARAÎT :
L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député,
ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53974-53988

STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE

The Honourable Percy Mockler, *Chair*

The Honourable Mobina S.B. Jaffer, *Deputy Chair*

The Honourable André Pratte, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk
Black (*Alberta*)
Campbell
Cools
Day
* Day
(or Mercer)
Eaton
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
Marshall
Moncion
Neufeld
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Campbell replaced the Honourable Senator Gold (*April 24, 2018*).

The Honourable Senator Gold replaced the Honourable Senator Campbell (*April 24, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES NATIONALES

Président : L'honorable Percy Mockler

Vice-présidente : L'honorable Mobina S.B. Jaffer

Vice-président : L'honorable André Pratte

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk
Black (*Alberta*)
Campbell
Cools
Day
* Day
(ou Mercer)
Eaton
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
Marshall
Moncion
Neufeld
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Campbell a remplacé l'honorable sénateur Gold (*le 24 avril 2018*).

L'honorable sénateur Gold a remplacé l'honorable sénateur Campbell (*le 24 avril 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 20, 2018:

Government response, dated March 14, 2018, to the twelfth report of the Standing Senate Committee on National Finance, entitled *Smarter Planning, Smarter Spending: Achieving infrastructure success*, deposited with the Clerk of the Senate on February 28, 2017.—Sessional Paper No. 1/42-1885S.

(*Pursuant to rule 12-24(4), the report and the response were deemed referred to the Standing Senate Committee on National Finance.*)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 20 mars 2018 :

Réponse officielle du gouvernement, en date du 14 mars 2018, au douzième rapport du Comité sénatorial permanent des Finances nationales, intitulé *Mieux planifier, mieux investir: Atteindre le succès en infrastructure*, déposé auprès du greffier du Sénat le 28 février 2017.—Document parlementaire nº 1/42-1885S.

(*Conformément à l'article 12-24(4) du Règlement, le rapport et la réponse sont renvoyés d'office au Comité sénatorial permanent des finances nationales.*)

Richard Denis

Clerk of the Senate

Richard Denis

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 24, 2018
(153)

[Translation]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:30 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Percy Mockler, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Cools, Eaton, Gold, Marshall, Mockler, Moncion, Neufeld and Pratte (9).

In attendance: Sylvain Fleury and Alex Smith, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 23, 2016, the committee continued its study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

WITNESSES:

City of London:

Matt Brown, Mayor (by video conference);

Adam Thompson, Manager of Government and External Relations (by video conference).

City of Vancouver:

Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services;

Patrice Impey, Chief Financial Officer.

Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick:

Luc Desjardins, President;

Frédérick Dion, Executive Director.

Mr. Brown, Ms. Impey, Mr. Dobrovolny and Mr. Desjardins each made a statement and, together with Mr. Thompson and Mr. Dion, answered questions.

At 11:20 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 25, 2018
(154)

[Translation]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:52 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Percy Mockler, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 24 avril 2018
(153)

[Français]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Cools, Eaton, Gold, Marshall, Mockler, Moncion, Neufeld et Pratte (9).

Également présents : Sylvain Fleury et Alex Smith, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 23 février 2016, le comité poursuit son étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 7 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Ville de London :

Matt Brown, maire (par vidéoconférence);

Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures (par vidéoconférence).

Ville de Vancouver :

Jerry Dobrovolny, directeur général des Services d'ingénierie;

Patrice Impey, directrice des finances.

Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick :

Luc Desjardins, président;

Frédérick Dion, directeur général.

M. Brown, Mme Impey, M. Dobrovolny et M. Desjardins font chacun une déclaration et, avec MM. Thompson et Dion, répondent aux questions.

À 11 h 20, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 25 avril 2018
(154)

[Français]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 52, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Percy Mockler (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Black (*Alberta*), Cools, Eaton, Marshall, Mockler, Moncion, Neufeld and Pratte (9).

In attendance: Alex Smith and Sylvain Fleury, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 23, 2016, the committee continued its study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 20, 2018, the committee considered the government response to the twelfth report of the committee, entitled *Smarter Planning, Smarter Spending: Achieving infrastructure success*, deposited with the Clerk of the Senate on February 28, 2017.

APPEARING:

The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Infrastructure Canada:

Kelly Gillis, Deputy Minister;

Darlene Boileau, Assistant Deputy Minister, Corporate Services and Chief Financial Officer;

Laura Di Paolo, Director General, Program Integration;

Sean Keenan, Director General, Strategic and Horizontal Policy.

The minister made a statement and, together with Ms. Gillis, answered questions.

At 7:51 p.m., the committee suspended.

At 7:54 p.m., the committee resumed.

Ms. Gillis continued to answer questions.

At 8:29 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Black (*Alberta*), Cools, Eaton, Marshall, Mockler, Moncion, Neufeld et Pratte (9).

Également présents : Alex Smith et Sylvain Fleury, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 23 février 2016, le comité poursuit son étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 7 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 20 mars 2018, le comité entreprend son examen de la réponse du gouvernement au douzième rapport du comité, intitulé *Mieux planifier, mieux investir : Atteindre le succès en infrastructure*, déposé auprès du greffier du Sénat le 28 février 2017.

COMPARAÎT :

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Infrastructure Canada :

Kelly Gillis, sous-ministre;

Darlene Boileau, sous-ministre adjointe, Services ministériels et dirigeante principale des finances;

Laura Di Paolo, directrice générale, Intégration des programmes;

Sean Keenan, directeur général, Politique stratégique et horizontale.

Le ministre fait une déclaration et, avec Mme Gillis, répond aux questions.

À 19 h 51, la séance est suspendue.

À 19 h 54, la séance reprend.

Mme Gillis continue de répondre aux questions.

À 20 h 29, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Gaëtane Lemay

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 24, 2018

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:30 a.m. to continue its study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on National Finance.

[*English*]

I'm Senator Percy Mockler from New Brunswick, chair of the committee. I wish to welcome all of those who are with us in the room and viewers across the country who may be watching on television or online.

As a reminder to those watching, the committee hearings are open to the public and also available online at sencanada.ca.

[*Translation*]

Now I would like to ask senators to introduce themselves, starting to my left.

Senator Pratte: André Pratte from Quebec.

[*English*]

Senator Gold: Mark Gold, Quebec.

[*Translation*]

Senator Moncion: Lucie Moncion from Ontario.

[*English*]

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

Senator Eaton: Nicky Eaton, Toronto.

[*Translation*]

The Chair: I would like to recognize the clerk of the committee, Gaëtane Lemay, and our two analysts, Sylvain Fleury and Alex Smith, who team up to support the work of this committee.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 24 avril 2018

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, afin de poursuivre son étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

[*Traduction*]

Je suis le sénateur Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick, président du comité. Je tiens à souhaiter la bienvenue à tout le monde qui, est ici dans la salle et aux téléspectateurs de partout au pays, nous regardent à la télévision ou en ligne.

Je tiens à rappeler aux gens qui nous écoutent que les audiences du comité sont ouvertes au public et sont également accessibles en ligne à l'adresse sencanada.ca.

[*Français*]

J'aimerais maintenant demander aux sénateurs de se présenter, en commençant à ma gauche.

Le sénateur Pratte : André Pratte, du Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Gold : Mark Gold, du Québec.

[*Français*]

La sénatrice Moncion : Lucie Moncion, de l'Ontario.

[*Traduction*]

La sénatrice Marshall : Elizabeth Marshall, de Terre-Neuve-et-Labrador.

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, de Toronto.

[*Français*]

Le président : J'aimerais également vous présenter la greffière du comité, Gaëtane Lemay, ainsi que nos deux analystes, Sylvain Fleury et Alex Smith, qui, ensemble, soutiennent les travaux du comité.

[*English*]

Today, honourable senators, we continue the committee's special study on the federal funding of infrastructure, with a special focus on municipalities. In October 2016, senators who were committee members at the time will recall that we had quite a few municipalities appearing to discuss the federal infrastructure funding program. Eighteen months later, we wanted to reinvite them to get an update. Some were invited but could not accept our invitation — for example, Edmonton, Yellowknife and St. John's, Newfoundland. We also invited Montreal and Quebec City's mayors, who were not available, and we appreciate the information that they have shared with us either through telephone conversations and/or sending a written statement.

[*Translation*]

However, two cities were willing to appear and are with us this morning.

[*English*]

First, by video conference, the City of London, Mayor Matt Brown.

Your worship, thank you for accepting our invitation to share with us your comments and recommendations.

Mr. Brown is accompanied by Adam Thompson, Manager of Government and External Relations. We will be asking you to make your presentation shortly. Mr. Brown and Mr. Thompson appeared before the committee in October of 2016.

We also have Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services from the City of Vancouver, and Patrice Impey, Chief Financial Officer.

Thank you for accepting our invitation so that we can hear your comments and your views.

[*Translation*]

We would also like to hear the comments of small municipalities. From the Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, we are pleased to welcome Luc Desjardins, president, and Frédérick Dion, executive director.

[*English*]

We will start with the City of London, then the City of Vancouver, to be followed by Mr. Desjardins.

Mr. Mayor, please make your presentation. After the three presentations are completed, the senators will have questions.

[*Traduction*]

Aujourd'hui, mesdames et messieurs, nous poursuivons l'étude spéciale du comité sur le financement fédéral des infrastructures avec une attention spéciale sur les municipalités. En octobre 2016, les sénateurs qui étaient membres du comité à ce moment-là se souviendront que nous avons entendu plusieurs municipalités afin de discuter du programme du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures. Dix-huit mois plus tard, nous voulions les réinviter en vue d'obtenir une mise à jour. Certaines municipalités que nous avons invitées n'ont pas pu accepter notre invitation, par exemple, Edmonton, Yellowknife et St. John's, Terre-Neuve. Nous avons également invité les maires de Montréal et de Québec, qui n'étaient pas disponibles, et nous apprécions l'information qu'ils nous ont transmise dans le cadre de conversations téléphoniques et/ou d'une déclaration écrite.

[*Français*]

Cependant, deux villes ont accepté notre invitation et sont avec nous ce matin.

[*Traduction*]

D'abord, par vidéoconférence, le maire Matt Brown, de la Ville de London.

Monsieur le maire, merci d'avoir accepté notre invitation de nous faire part de vos commentaires et de vos recommandations.

M. Brown est accompagné d'Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures. Nous allons vous demander de présenter votre exposé sous peu. M. Brown et M. Thompson ont témoigné devant le comité en octobre 2016.

Nous avons également Jerry Dobrovolny, directeur général des Services d'ingénierie de la Ville de Vancouver, et Patrice Impey, directrice des finances.

Merci d'avoir accepté notre invitation afin que nous puissions entendre vos commentaires et vos points de vue.

[*Français*]

Nous voulions également entendre les commentaires de petites municipalités. De l'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, nous sommes heureux de recevoir Luc Desjardins, président, et Frédérick Dion, directeur général.

[*Traduction*]

Nous allons commencer par la Ville de London, puis nous entendrons la Ville de Vancouver, suivie de M. Desjardins.

Monsieur le maire, veuillez présenter votre exposé. Après les trois exposés, les sénateurs poseront des questions.

[*Translation*]

Mr. Brown, you have the floor.

[*English*]

Matt Brown, Mayor, City of London: Thank you very much for having us here today. It's hard to believe that so much time has gone by since the last time we had this conversation. It's really important for London to be able to communicate directly with you as a mid-sized city. We are very focused on this opportunity to inform your study of the federal infrastructure programs in general.

If you're not entirely familiar with London, we're the largest urban centre in southwestern Ontario. We provide economic and social opportunities for all 2.5 million people living in our region, and we also embrace our role by providing services and supports that citizens rely on each and every day. Of course, there is nothing more fundamental to how a city functions than infrastructure. The way we travel across the community, the water we drink and the spaces where we connect have a profound impact on every aspect of our quality of life.

Again, I'd like to thank the government for the Investing in Canada Plan, especially for recognizing the critical need for investment in capital repair in communities like London right across the country.

Repairing and maintaining existing infrastructure is not always exciting work, especially the infrastructure that's underground, but it's absolutely essential for the continued growth and success of our communities.

It's because of the essential nature of this work that I'm pleased to be able to provide an update on the projects and process we have undertaken in London since our last appearance before this committee in October 2016. Phase one funding enabled London to advance over $116 million in important municipal infrastructure priorities, including critical repairs and upgrades of our water and waste water systems. We worked on key transportation corridors and also planned and designed work for our transformative bus rapid transit system. London is the largest community in Canada without a rapid transit system, and its council's single [*inaudible*] largest infrastructure funding at the 50 per cent level allowed us to advance a great deal of work.

[*Français*]

Monsieur Brown, la parole est à vous.

[*Traduction*]

Matt Brown, maire, Ville de London : Merci beaucoup de nous recevoir ici aujourd'hui. Il est difficile de croire qu'il s'est écoulé autant de temps depuis notre dernière discussion. C'est vraiment important pour London, en tant que ville de taille moyenne, d'être en mesure de communiquer directement avec vous. Nous nous efforçons de profiter de l'occasion de guider votre étude sur les programmes fédéraux d'infrastructures en général.

Si vous ne connaissez pas très bien London, nous sommes le plus grand centre urbain du Sud de l'Ontario. Nous offrons des possibilités économiques et sociales aux 2,5 millions de personnes qui vivent dans notre région et nous assumons pleinement notre rôle en fournissant des services et du soutien dont dépendent les citoyens tous les jours. Bien sûr, il n'y a rien de plus essentiel au fonctionnement d'une ville que les infrastructures. La façon dont nous nous déplaçons dans la collectivité, l'eau que nous buvons et les espaces où nous nous rencontrons ont une incidence considérable sur chaque aspect de notre qualité de vie.

Encore une fois, j'aimerais remercier le gouvernement du plan Investir dans le Canada, particulièrement de sa capacité de reconnaître le besoin crucial d'investissement en réparation de biens d'équipement dans des collectivités comme London partout au pays.

La réparation et l'entretien des infrastructures existantes ne sont pas toujours des tâches passionnantes, particulièrement les infrastructures souterraines, mais elles sont absolument essentielles pour la croissance et le succès continus de nos collectivités.

C'est en raison de la nature essentielle de ce travail que je suis heureux d'être en mesure de fournir une mise à jour sur les projets et le processus que nous avons mis en œuvre à London depuis notre dernière comparution devant ce comité en octobre 2016. La première phase de financement a permis à London d'avancer plus de 116 millions de dollars relativement à des priorités en matière d'infrastructures municipales importantes, y compris des réparations et des améliorations cruciales de notre réseau d'aqueduc et de nos systèmes de traitement des eaux usées. Nous avons travaillé sur des corridors de transport importants, et également prévu et conçu du travail pour la transformation de notre service rapide par bus. London est la plus grande collectivité au Canada sans un réseau de transport en commun rapide, et le financement le plus important en infrastructures [*inaudible*] du conseil, de l'ordre de 50 p. 100, nous a permis de faire progresser beaucoup de travail.

Providing federal infrastructure investments through an allocation-based model represents an important recognition for communities like London as we plan for our infrastructure needs over the next 10 years and beyond. It allows us to build a better city not just for us but for our kids and grandkids.

Le fait de réaliser des investissements fédéraux dans les infrastructures au moyen d'un modèle fondé sur les affectations représente une reconnaissance importante pour les collectivités comme London, au moment où nous planifions nos besoins en matière d'infrastructures pour les 10 prochaines années et même après. Cela nous permet de bâtir une meilleure ville, non pas seulement pour nous, mais aussi pour nos enfants et nos petits-enfants.

An allocation-based model ensures greater fairness, enabling all communities to advance local priorities and to advance plans with a greater sense of confidence.

Un modèle fondé sur les affectations assure une meilleure équité et permet à toutes les collectivités de faire avancer leurs priorités locales et leurs plans avec davantage de confiance.

Looking ahead to phase two of the Investing in Canada Plan, we know that its success is going to hinge on program design negotiations with provinces and territories. The bilateral agreement that we signed between Canada and Ontario represents a very important recognition of our local role in nation-building.

Si nous pensons à la deuxième phase du plan Investir dans le Canada, nous savons que sa réussite va dépendre des négociations sur la conception des programmes avec les provinces et les territoires. L'accord bilatéral signé entre le Canada et l'Ontario représente une reconnaissance très importante de notre rôle local dans la construction d'une nation.

First, this agreement includes a commitment to support a fair and balanced perspective for municipal and provincial projects. As we move forward with our rapid transit plan that I spoke about earlier, we know that reducing congestion in our community will also boost our national competitiveness. As London makes important water and waste water investments to reduce phosphorous emissions that make their way into Lake Erie, for example, we know these investments will help achieve Canada's climate change goals as well.

D'abord, cet accord comprend l'engagement de soutenir une perspective juste et équilibrée pour les projets municipaux et provinciaux. À mesure que nous allons de l'avant avec notre plan de transport en commun rapide dont j'ai parlé un peu plus tôt, nous savons que la réduction de la congestion dans notre collectivité renforcera également notre compétitivité nationale. London réalise des investissements importants dans son réseau d'aqueduc et ses systèmes de traitement des eaux usées afin de réduire le phosphore qui se retrouve dans le lac Érié, par exemple, et nous savons que ces investissements aideront également le Canada à réaliser ses objectifs climatiques.

Second, these agreements establish meaningful cost-sharing commitments to move our projects forward. Our city's greatest contribution to important local projects is not money but expertise in delivering solutions that work for our local environment.

Ensuite, ces accords établissent des engagements de partage des coûts concrets pour faire avancer nos projets. La plus grande contribution de notre ville aux projets locaux importants n'est pas l'argent, mais l'expertise quant à la prestation de solutions qui fonctionnent dans notre contexte local.

The Government of Canada's commitment to fund up to 40 per cent of project costs under the Investing in Canada Plan, and a signal that provinces must fund no less than 33 per cent of project costs, is a breakthrough for cities in Canada and we're grateful for that.

L'engagement du gouvernement du Canada de financer jusqu'à 40 p. 100 des coûts de projet selon le plan Investir dans le Canada et le message que les provinces doivent financer au moins 33 p. 100 des coûts de projet sont une avancée pour les villes du Canada, et nous en sommes reconnaissants.

The last point I want to make in my formal remarks is focused on investment into social and affordable housing through the National Housing Strategy and how important that is as a component to nation-building. After years of downloading, after years of neglect, the housing crisis has emerged in many of our largest cities, including London, and the National Housing Strategy is giving us hope.

La dernière chose que je veux dire dans ma déclaration liminaire concerne l'investissement pour le logement social abordable dans le cadre de la Stratégie nationale sur le logement et son importance pour l'édification d'une nation. Après des années de délestage et de négligence, nombre de nos grandes villes, y compris London, font face à une crise du logement, et la Stratégie nationale sur le logement nous donne de l'espoir.

It's unfortunate that the government missed a crucial opportunity in the most recent federal budget to advance funding to begin repairing existing social housing.

Il est malheureux que le gouvernement ait raté une occasion idéale dans le plus récent budget fédéral d'octroyer des fonds afin de commencer la rénovation de logements sociaux existants.

The Big City Mayors' Caucus, through the Federation of Canadian Municipalities, had called on the federal government to advance funds earmarked under the National Housing Strategy to avoid losing units that are badly in need of repair, which is a signal that we are ready to go to repair some of our degraded existing infrastructure.

As I said, cities are facing a housing crisis, and while the National Housing Strategy gives us hope, we are in urgent need of a stopgap measure to ensure we can keep existing units open while we plan to build more to address the waiting list that all of our communities are experiencing.

Once again, thank you very much for the opportunity to present London's perspective. I'm looking forward to your questions and to our discussion.

The Chair: Thank you, Mr. Mayor.

Now the chair will recognize Ms. Patrice Impey to make the presentation on behalf of the City of Vancouver.

Patrice Impey, Chief Financial Officer, City of Vancouver: Good morning, and thank you to committee members for extending the invitation to the City of Vancouver to again participate in your study on infrastructure funding. On behalf of Mayor Gregor Robertson I'm pleased to share our perspectives on the critical role that infrastructure funding plays in the city's long-term financial strategy. My colleague, Jerry Dobrovolny, our city's chief engineer, will speak about the importance of federal funding for our major infrastructure projects.

The city greatly appreciates the support the federal government has provided to infrastructure projects over the past years. But most recently, the commitment for transit in the investment in Canada infrastructure program is a key example of the strategic alignment of our priorities. Transit is a critical infrastructure for a growing city like Vancouver.

From a financial point of view, there are several key points we would like to bring to the committee's attention reflecting the need for consistent and stable investment flow for municipal infrastructure.

First, the City of Vancouver maintains over $20 billion worth of existing infrastructure, and that's roads, sidewalks, pipes, civic buildings and community centres. In many cases, those initial investments were made in partnership with senior government as the city grew, 30 and 60 years ago, and we're now in the renewal phase where we have a high volume of

Le Caucus des maires des grandes villes, par l'intermédiaire de la Fédération canadienne des municipalités, avait demandé au gouvernement fédéral d'avancer des fonds réservés dans le cadre de la Stratégie nationale sur le logement pour éviter de perdre des unités qui ont grandement besoin de rénovation; voilà un signal indiquant que nous sommes prêts à réparer certaines de nos infrastructures existantes endommagées.

Comme je l'ai dit plus tôt, les villes font face à une crise du logement, et, même si la Stratégie nationale sur le logement nous donne de l'espoir, nous avons besoin de toute urgence d'une solution provisoire afin de nous assurer de conserver les unités existantes ouvertes tout en planifiant d'en construire d'autres en vue de répondre à la liste d'attente qu'ont toutes nos collectivités.

Encore une fois, merci beaucoup de nous offrir l'occasion de présenter le point de vue de London. J'ai hâte de répondre à vos questions et de participer au dialogue.

Le président : Merci, monsieur le maire.

La présidence accorde maintenant la parole à Mme Patrice Impey, afin qu'elle présente son exposé au nom de la Ville de Vancouver.

Patrice Impey, directrice des finances, Ville de Vancouver : Bonjour et merci aux membres du comité d'inviter la Ville de Vancouver à participer encore une fois à votre étude sur le financement des infrastructures. Au nom de M. le maire Gregor Robertson, je suis heureuse de communiquer nos points de vue sur le rôle crucial que joue le financement des infrastructures dans la stratégie financière à long terme de la ville. Mon collègue, Jerry Dobrovolny, ingénieur en chef de notre ville, parlera de l'importance du financement fédéral pour nos projets majeurs d'infrastructure.

La ville apprécie grandement le soutien qu'a fourni le gouvernement fédéral aux projets d'infrastructure au cours des dernières années. Toutefois, plus récemment, l'engagement envers le transport en commun dans le cadre du programme d'investissement dans l'infrastructure du Canada est un exemple important de l'harmonisation stratégique de nos priorités. Le transport en commun est une infrastructure essentielle pour une ville en plein essor comme Vancouver.

D'un point de vue financier, il y a plusieurs points importants que nous aimerions porter à l'attention du comité et qui reflètent le besoin d'un capital d'investissement constant et stable pour les infrastructures municipales.

D'abord, la Ville de Vancouver entretient pour plus de 20 milliards de dollars d'infrastructures existantes; il s'agit de routes, de trottoirs, de canalisations, d'édifices municipaux et de centres communautaires. Dans nombre de cas, ces investissements initiaux ont été faits en partenariat avec des ordres de gouvernement plus élevés lorsque Vancouver a pris de

renewal coming forward again following that cycle of investment.

l'expansion il y a 30 et 60 ans, et nous sommes maintenant dans la phase de renouvellement, dans le cadre de laquelle nous avons un volume élevé de renouvellement qui suit encore une fois ce cycle d'investissement.

Second, in addition to maintaining our existing assets, the city is once again in a rapid growth phase. While development is a vehicle for building new infrastructure, growth does not fully fund growth at the municipal level and we rely on senior government funding to support our growth needs. For example, the planned Oakridge Municipal Town Centre will be a city within the city, with over 50,000 new residents coming to Vancouver in that area. That will require new infrastructure: water, sewage, housing, child care and community policing facilities.

Ensuite, en plus d'entretenir ses actifs existants, Vancouver connaît, encore une fois, une phase de croissance rapide. Même si la croissance est un véhicule pour construire de nouvelles infrastructures, elle ne finance pas entièrement les besoins à l'échelon municipal; nous dépendons du financement provenant d'ordres de gouvernement supérieurs pour appuyer nos besoins en matière de croissance. Par exemple, le centre-ville municipal Oakridge sera une ville au sein de la ville, avec plus de 50 000 nouveaux résidants qui s'installeront dans ce secteur de Vancouver. Cela exigera de nouvelles infrastructures : un réseau d'aqueduc, des égouts, des logements, des services de garde et des services de police communautaires.

And third, while Vancouver has had the strongest economy of cities in Canada for the past few years, we do face major challenges. Homelessness is at record levels; the vacancy rate for renters is less than 1 per cent — a healthy rate is 3 per cent to 5 per cent; and land values continue to drive up housing prices far out of reach of local residents. So we are also very pleased to see the National Housing Strategy re-establish federal leadership in housing. It really is a breakthrough for families who can't find decent, affordable housing in municipalities like Vancouver that are really striving to build more livable, inclusive and competitive cities across Canada.

Enfin, même si l'économie de Vancouver a été la plus vigoureuse des villes au Canada au cours des dernières années, nous faisons face à des défis importants. L'itinérance a atteint des niveaux sans précédent. Le taux d'inoccupation des logements est de moins de 1 p. 100 — un taux sain est de 3 à 5 p. 100 —, et la valeur des terrains continue de faire grimper les prix du logement bien au-delà de la portée des résidants locaux. Nous sommes donc également heureux de voir que la Stratégie nationale sur le logement rétablit le leadership du gouvernement fédéral au chapitre du logement. Il s'agit vraiment d'une percée pour les familles qui ne peuvent pas trouver un logement décent et abordable dans des municipalités comme Vancouver qui s'efforcent vraiment de bâtir des villes plus vivables, plus inclusives et plus compétitives partout au Canada.

Ongoing, stable federal funding is needed, as property tax, which is our city's primary revenue tool, cannot fill the infrastructure gap or keep it from growing. I think you would be surprised to find from a financial point of view that incremental property tax the city gets each year from all the new construction is $5 million to $7 million. If we increase property tax by 1 per cent — and generally property tax increases fund the cost of existing services, such as wage growth, which is a big component of our costs — it will only bring another $7 million to the city. These are small numbers compared to the tens and hundreds of millions of dollars of infrastructure investment needed in a growing city like Vancouver. Property tax is a key revenue structure. We really do rely on that ongoing and sustained funding from senior government.

Nous avons besoin d'un financement fédéral continu et stable, car l'impôt foncier, qui est notre outil principal de revenu, ne permet pas de combler le déficit lié aux infrastructures ou de l'empêcher d'augmenter. Je crois que vous seriez surpris d'apprendre, d'un point de vue financier, que les revenus additionnels en impôts fonciers que la ville reçoit chaque année de toutes les nouvelles constructions sont de 5 à 7 millions de dollars. Si nous augmentons l'impôt foncier de 1 p. 100 — et généralement les augmentations de l'impôt foncier financent le coût des services existants, comme la croissance des salaires, qui est une composante importante de nos coûts —, cela permettra à la ville d'aller chercher seulement un autre 7 millions de dollars. Ce sont de petits montants en comparaison des dizaines et des centaines de millions de dollars d'investissement en infrastructures dont a besoin une ville en plein essor comme Vancouver. L'impôt foncier est une structure de revenu clé. Nous dépendons vraiment du financement continu et durable des ordres de gouvernement supérieurs.

We recently updated our 10-year capital strategic outlook, and we mentioned that last time we were here. It's part of our long-term strategy and helps us determine those long-term infrastructure investments that are needed based on what I have

Nous avons récemment mis à jour nos prévisions d'investissements stratégiques sur 10 ans, et nous avons abordé cette question la dernière fois que nous sommes venus. Cela fait partie de notre stratégie à long terme et nous aide à déterminer

spoken to you about. While those needs far exceed the funds available at the municipal level, we feel we are well positioned to continue to work with the federal government on those priorities. For us, that stable funding is key,and we really appreciate what has come through in the investment in Canada programs to identify that.

Before I pass this over to Mr. Dobrovolny, I want to recognize the strong partnership we have had with the federal government on projects that have been funded. Our experience over the past three years is that while 50 per cent of the projects our city submitted for funding were accepted, which is great, a very small percentage, close to 10 per cent, of the dollars were funded. Funding a number of small numbers is great, but we have some fairly significant projects that do require funding. We would be looking for the federal government to continue to look at infrastructure funding as a key need for the city.

With that, I will pass it over to Mr. Dobrovolny, our city engineer, and he will speak to the city's infrastructure needs.

Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services, City of Vancouver: As you've heard and as you know, across Canada there is a critical need for funding to support green strategies, including safe water and clean air and reducing greenhouse gases. In Vancouver we are addressing this through our Greenest City Action Plan and Renewable City Strategy, where we will transition to only renewable sources of energy by 2050. There is a need to support social strategies, including adequate affordable house and child care, cultural and recreational facilities. In Vancouver, we're addressing this through our Healthy City Strategy, which also looks at physical and mental health issues of our citizens.

There is also a need to support trade and transportation strategies, including safe, sustainable and efficient transportation systems, to bring all of Canada closer to global markets. In Vancouver this includes support for the port, which is the largest in Canada, contributing significantly to the city's economic impact, and also working with our Gateway Council, which is a collaboration of entities to improve key corridor improvements throughout the region.

I wanted to start with that overview to show how well Vancouver's goals and the federal goals are aligned, and I will now touch on a few projects and initiatives that are both under way and completed.

les investissements à long terme dans les infrastructures qui sont nécessaires en fonction de ce dont je vous ai parlé. Même si ces besoins dépassent largement les fonds disponibles à l'échelon municipal, nous croyons que nous sommes bien positionnés pour continuer à travailler avec le gouvernement fédéral sur ces priorités. Pour nous, ce financement stable est essentiel, et nous apprécions vraiment ce qui est proposé dans les programmes d'investissement dans l'infrastructure du Canada à cet égard.

Avant de donner la parole à M. Dobrovolny, je désire reconnaître le partenariat solide que nous avons avec le gouvernement fédéral dans le cadre de projets qui ont été financés. Selon notre expérience au cours des trois dernières années, même si 50 p. 100 des projets qu'a présentés notre ville aux fins de financement ont été acceptés, ce qui est excellent, le financement représentait un très petit pourcentage du montant, près de 10 p. 100. Le financement d'un certain nombre de petits projets est excellent, mais nous avons des projets assez importants qui exigent du financement. Nous espérons que le gouvernement fédéral continuera de considérer le financement des infrastructures comme un besoin important de la ville.

Sur ce, je vais donner la parole à M. Dobrovolny, notre ingénieur, qui parlera des besoins de notre ville en matière d'infrastructure.

Jerry Dobrovolny, directeur général des Services d'ingénierie, Ville de Vancouver : Comme vous l'avez entendu et comme vous le savez, il y a partout au Canada un besoin crucial de financement afin d'appuyer les stratégies vertes, y compris pour l'eau potable, l'air pur et la réduction des gaz à effet de serre. À Vancouver, nous nous attaquons à ces enjeux avec notre plan d'action Greenest City et notre stratégie relative à l'énergie renouvelable, en vertu desquels nous allons faire la transition vers l'utilisation seulement de sources d'énergie renouvelables d'ici 2050. Il faut appuyer les stratégies sociales, y compris des stratégies adéquates en matière de logement abordable, de services de garde et d'installations culturelles et récréatives. Nous avons également une stratégie pour une ville saine, laquelle aborde les problèmes de santé physique et mentale de nos citoyens.

Il faut également soutenir les stratégies en matière de commerce et de transport, y compris les réseaux de transport sécuritaires, durables et efficaces, afin de permettre à tous les Canadiens de se rapprocher des marchés mondiaux. À Vancouver, il faut soutenir le port, lequel est le plus grand au Canada, en contribuant de manière importante aux retombées économiques de la ville et en travaillant aussi avec notre Gateway Council, qui est une collaboration d'entités visant à améliorer les corridors importants partout dans la région.

Je voulais commencer par cet aperçu afin de vous montrer à quel point les objectifs de Vancouver sont harmonisés avec ceux du gouvernement fédéral, et je vais maintenant parler de

quelques initiatives et de quelques projets qui sont en cours ou terminés.

Two recent examples that are completed are the Burrard Bridge project and the Knight Street intersection improvement project. These projects benefit the local, provincial and national economies through enhanced safety in the movement of goods and people. More specifically, or to make it real, for trucks, buses, bikes, pedestrians, these were the two highest crash locations in the city formerly. Now they are providing safer, more efficient connections down to the U.S. border for trade. And the Burrard Bridge is a beautifully restored heritage structure, which also provides one of the busiest bike connections to the downtown, with tens of thousands of bike trips regularly.

Deux récents exemples de projets terminés sont le pont Burrard et l'amélioration de l'intersection de la rue Knight. Ces projets servent les économies locale, provinciale et nationale grâce à une sécurité améliorée de la circulation des marchandises et des personnes. Pour vous donner une idée, pour les camions, les autobus, les bicyclettes et les piétons, il s'agissait des deux endroits où il y avait le plus d'accidents dans la ville. Nous offrons maintenant des liaisons plus sécuritaires et plus efficaces vers la frontière américaine à des fins commerciales. De plus, le pont Burrard est une structure patrimoniale magnifiquement restaurée, qui comprend également une des pistes cyclables les plus achalandées se rendant au centre-ville, avec des dizaines de milliers de cyclistes sur une base régulière.

In response to rapid growth and congestion, Vancouver is looking at funding for projects that improve walking and cycling opportunities and in particular connect to our largest Rails to Trails active transportation corridor, the Arbutus Greenway, which is a nine-kilometre pedestrian and cycling connection that spans the length of the city from the Fraser River through to False Creek. This project also provides an amazing opportunity to celebrate the culture and the history of our Indigenous population, as it connects to several very significant historical sites in the city. One of them being Cesnam, the city within the city, which is a 10,000-year-old Musqueam city at the mouth of the Fraser River. The greenway connects with the Granville Bridge, which also requires major upgrades and provides an opportunity for us not only to upgrade the bridge but to provide a greenway connection into the downtown.

Pour répondre à la croissance rapide et à la congestion, Vancouver recherche du financement pour des projets qui amélioreront les possibilités pour les piétons et les cyclistes et qui, en particulier, établiront un lien avec notre plus grand corridor de transport actif du Réseau canadien des corridors verts, l'Arbutus Greenway, qui est une connexion piétonne et cycliste de neuf kilomètres s'étendant sur toute la longueur de la ville, du fleuve Fraser jusqu'à False Creek. Ce projet fournit également une occasion extraordinaire de célébrer la culture et l'histoire de notre population autochtone, car il relie plusieurs sites historiques très importants de la ville. Un de ces sites est Cesnam, une ville au sein de la ville, qui a été fondée par la nation de Musqueam il y a 10 000 ans à l'embouchure du fleuve Fraser. Le corridor vert rejoint le pont Granville, qui a également besoin d'importants travaux de réfection; c'est une occasion pour nous non seulement de le moderniser, mais aussi d'offrir un corridor vert jusqu'au centre-ville.

I don't know if anyone realizes this, but for the past 15 years, all of the growth and trips that have taken place in Vancouver have been accommodated through increased walking, cycling and transit. Continuing with these types of investments is the only way we will be able to accommodate the growth and maintain walking, cycling and transit as our preferred transportation choices. Car trips now make up less than half of our overall trips in the city.

Je ne sais pas si les gens le savent, mais, au cours des 15 dernières années, on a répondu à la croissance et à l'augmentation des déplacements à Vancouver par des réseaux améliorés de marche, de vélo et de transport en commun. Il faut poursuivre ces types d'investissements; c'est notre seul moyen de nous adapter à la croissance et continuer de privilégier la marche, la bicyclette et le transport en commun. Les déplacements en automobile comptent maintenant pour moins de la moitié de tous les déplacements dans la ville.

Vancouver is also rethinking utility planning and design to a one-water strategy, where water, waste water and rainwater services are integrated, where water is considered a valuable resource and green infrastructure features are used to replenish aquifers, reduce runoff and optimize any needed investments in water-related utilities.

Vancouver veut également regrouper sa planification et sa conception des services publics pour en faire une stratégie unique dans le cadre de laquelle on intègre le réseau d'aqueduc, d'eaux usées et d'eaux pluviales; on considère l'eau comme une ressource précieuse et on utilise les caractéristiques des infrastructures vertes pour réapprovisionner les aquifères, réduire les écoulements et optimiser les investissements nécessaires dans les services publics liés à l'eau.

Vancouver continues its efforts toward zero waste, maximizing the production of renewable natural gas from our landfill, and we're pursuing more RNG generating capacity through targeting biogas production from organic waste. Our entire garbage fleet runs on renewable natural gas.

Vancouver poursuit ses efforts visant à éliminer les déchets et à optimiser la production de gaz naturel renouvelable à partir de notre décharge, et nous tentons d'augmenter notre capacité de production de GNR en ciblant la production de biogaz au moyen de déchets organiques. L'ensemble de notre flotte de camion à ordures utilise du gaz naturel renouvelable.

Supporting the significant growth in the city, key investments are also needed in renewing and upgrading community facilities, as Patrice mentioned. The city's strategy now is to bring together community centres, pools, rinks, libraries, along with child care and housing, to improve efficiency and access to these services as we rebuild. However, because of the scale this introduces by combining all the features into one facility, it requires significant funding as well.

Pour soutenir la croissance importante de la ville, il faut également des investissements clés pour renouveler et rénover les installations communautaires, comme l'a mentionné Patrice. La stratégie de la ville est maintenant de regrouper les centres, les piscines, les patinoires et les bibliothèques communautaires et les services de garde et le logement, en vue d'améliorer l'efficacité de ces services et leur accès pendant la reconstruction. Toutefois, en raison de l'ampleur du regroupement de tous ces services en une seule installation, il faut également un financement important.

Federal contributions are required for Vancouver to achieve its goals related to climate adaptation and community resilience, address our infrastructure renewal gap and add new infrastructure to ensure acceptable service levels for an aging population. We're very pleased to see the new Disaster Mitigation and Adaptation Fund that has been set up to help communities adapt to changing climate while mitigating impacts of future disasters.

Vancouver a besoin des contributions du gouvernement fédéral pour réaliser ses objectifs liés à l'adaptation climatique et à la résilience communautaire, pour combler l'écart en matière de renouvellement de nos infrastructures et pour ajouter de nouvelles infrastructures afin d'assurer des niveaux de service acceptables pour une population vieillissante. Nous sommes très heureux de voir le nouveau Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes qui a été mis en place pour aider les collectivités à s'adapter aux changements climatiques tout en atténuant les incidences de catastrophes futures.

In Vancouver, we've already seen significant changes in storm intensity and flooding, and we've changed our design standards a couple of times already. Vancouver has joined an organization of 100 resilient cities globally to tackle these challenges. While we have made real progress in understanding the impact of climate change and the potential of seismic events, as well as the mitigation requirements, the funding requirements far exceed the ability of an individual municipality to respond to these needs.

À Vancouver, nous avons déjà observé des changements importants pour ce qui est de l'intensité des tempêtes et des inondations, et nous avons déjà modifié nos normes de conception deux ou trois fois. Vancouver s'est joint à une organisation de 100 villes résilientes à l'échelle mondiale pour s'attaquer à ces défis. Nous avons réalisé de véritables progrès dans la compréhension des effets des changements climatiques et des risques de séismes, de même que des mesures d'atténuation, mais les besoins financiers sont beaucoup trop élevés pour qu'une seule municipalité puisse y répondre.

In closing, recent federal investments have been welcomed. It shows what we can achieve when municipalities, the provinces and the federal government work together. We aim to build on this success with the new Investing in Canada Plan. We look forward to continuing our work with the federal government to move our city, the region, the province and the country forward in the years to come.

En terminant, les investissements fédéraux récents ont été les bienvenus. Cela montre ce que nous pouvons réaliser lorsque les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral travaillent ensemble. Nous voulons tirer parti de cette réussite avec le nouveau plan Investir dans le Canada. Nous avons hâte de poursuivre notre travail avec le gouvernement fédéral afin de faire avancer notre ville, la région, la province et le pays dans les années à venir.

Thank you very much for inviting us to speak. We're happy to answer questions following the presentations.

Merci beaucoup de nous avoir invités à témoigner. Nous serons heureux de répondre aux questions à la suite des exposés.

[*Translation*]

[*Français*]

The Chair: We will now hear from the President of the Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, Luc Desjardins.

Le président : Maintenant, nous allons entendre, de l'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, le président, Luc Desjardins.

Luc Desjardins, President, Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick: Honourable senators, I would first like to thank you, on behalf of the Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick and its 50 member municipalities, for offering us this opportunity to tell you about our experience and the experience of our municipalities regarding the federal infrastructure funding program.

Before getting to the crux of the matter, I would like to briefly introduce our association. The membership of the Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick is composed of francophone and bilingual municipalities from six major regions extending from northeast to southwest New Brunswick. Our member municipalities represent over 300,000 people, or nearly one third of the population of the province. They are generally small, with fewer than 5,000 residents.

Although the Constitution of Canada officially recognizes only two levels of government, federal and provincial, the way in which our society has evolved and the nature of the services delivered to the public have called for the creation of a third level of government, to which increasing responsibilities have been assigned over the decades. In the Local Governance Act, which has been in force in New Brunswick since January 1, 2018, the province has legally recognized municipalities as a fully fledged level of government, as have a number of other provinces where the local government level has been officially recognized. This new status is more than just symbolic. It must take shape in the form of a new culture of collaboration in the way infrastructure programs that bring together the federal government, the provinces, and municipalities are implemented.

We have seen this change of culture reflected, for example, in the correspondence sent by the federal Minister of Infrastructure and Communities, the Honourable Amarjeet Sohi, in July 2017, concerning the integrated bilateral agreement for the Investing in Canada Plan. In that letter, he stated that the order of priority for these projects must be established in consultation with the municipalities, which must, in particular, be partners in developing the three-year plan to be provided by the province under the federal-provincial agreement.

We also welcome this new approach that reflects the importance of the role played by municipalities in relation to infrastructure. We have seen a definite effort on the part of the Government of New Brunswick to consult municipalities more, through the municipal associations, in order to determine certain principles of the federal-provincial bilateral agreement. However, the level of coordination is not what we were entitled to expect for an agreement of this importance that will have a major impact on planning and carrying out infrastructure projects for municipalities over the next 10 years.

Luc Desjardins, président, Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick : Mesdames et messieurs les sénateurs et sénatrices, tout d'abord, je désire vous remercier, au nom de l'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick et de ses 50 municipalités membres, de nous offrir cette occasion de vous faire part de notre expérience et de celle de nos municipalités en ce qui a trait au programme fédéral de financement des infrastructures.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, permettez-moi de vous présenter brièvement notre association. L'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick regroupe des municipalités francophones et bilingues réparties dans six grandes régions qui s'étendent du nord-ouest au sud-est du Nouveau-Brunswick. Nos municipalités membres représentent plus de 300 000 personnes, soit près du tiers de la population de la province. Elles sont généralement de petite taille, soit de moins de 5 000 habitants.

Bien que la Constitution du Canada ne reconnaissance officiellement que deux ordres de gouvernement, soit le fédéral et le provincial, l'évolution de notre société et la nature des services livrés aux citoyens ont nécessité l'établissement d'un troisième ordre de gouvernement auquel on a confié, au fil des décennies, de plus en plus de responsabilités. Dans la Loi sur la gouvernance locale, qui est en vigueur au Nouveau-Brunswick depuis le 1er janvier 2018, la province a reconnu légalement les municipalités comme étant un ordre de gouvernement en bonne et due forme, à l'instar de plusieurs autres provinces où le palier de gouvernement local a été officiellement reconnu. Ce nouveau statut est plus que symbolique. Il doit se traduire par une nouvelle culture de collaboration dans la mise en œuvre des programmes d'infrastructure réunissant le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités.

Ce changement de culture, nous l'avons vu se refléter, entre autres, dans la correspondance envoyée en juillet 2017 par le ministre fédéral de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Amarjeet Sohi, concernant l'entente bilatérale intégrée pour le plan Investir dans le Canada. Dans cette lettre, celui-ci indique que l'ordre de priorité de ces projets doit être établi en consultation avec les municipalités et que celles-ci doivent être notamment parties prenantes dans l'élaboration du plan de trois ans que doit fournir la province dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale.

Nous saluons d'ailleurs cette nouvelle approche, qui reflète l'importance du rôle que jouent les municipalités en matière d'infrastructure. Nous avons constaté un effort certain de la part du gouvernement du Nouveau-Brunswick pour consulter davantage les municipalités, par l'intermédiaire des associations municipales, afin de déterminer certains principes de l'entente bilatérale fédérale-provinciale. Toutefois, le niveau de concertation n'est pas celui auquel nous étions en droit de nous attendre dans le cadre d'une entente de cette importance, qui aura une incidence majeure sur la planification et la réalisation

Provincial-municipal collaboration through a formal mechanism would have ensured that the needs and aspirations of municipalities were taken into account from the outset. In addition, this approach would have been consistent with the spirit of the new Local Governance Act, which now recognizes municipalities as a level of government.

In addition to the essential principle of federal-provincial-municipal collaboration in infrastructure programs, there are other principles that are essential to ensure that investments support both small and large municipalities.

First, equitable cost-sharing is crucial. The fiscal framework has not evolved to enable municipalities to shoulder their constantly expanding responsibilities. Municipalities' primary source of revenue is still property taxes, a fiscal tool that is poorly suited to enabling them to take on a number of new responsibilities, particularly when it comes to infrastructure. As you know, municipalities are responsible for 60 per cent of public infrastructure in Canada.

Like the Federation of Canadian Municipalities, we believe that a cost-sharing scheme in which the federal government bears 40 per cent, the provincial government 40 per cent, and the municipal government 20 per cent would be equitable. That division would enable small municipalities in rural areas to invest based on their limited means, to provide a high quality living environment for their residents.

We also welcome the federal government's initiative to raise its share of the funding from 50 to 60 per cent for the "Rural and Northern Communities Infrastructure" component of the Investing in Canada Plan for municipalities with fewer than 5,000 residents. We think this approach should be adopted in all of the other components of the program, in order to provide better support for rural communities throughout Canada.

The agreement signed by New Brunswick and the federal government also contains an obligation for the province to cover a minimum of 33 per cent of projects. That was not the case in the previous bilateral agreement relating to water systems and wastewater management. At that time, the province's contribution was only 25 per cent. The province will now increase its share to 33 per cent, but the federal government will reduce its share from 50 to 40 per cent, and this causes a problem. This is therefore not acceptable to municipalities, particularly the smallest municipalities.

The criteria also have to take the realities of rural life into account. Second, it should be mandatory for the criteria for the various infrastructure investment programs to be analyzed so we can be sure they do not exclude rural and small municipalities.

de projets d'infrastructure pour les municipalités au cours des 10 prochaines années.

Une collaboration provinciale-municipale au moyen d'un mécanisme formel aurait permis de tenir compte dès le début des besoins et des aspirations du monde municipal. De plus, cette approche aurait été conforme à l'esprit de la nouvelle Loi sur la gouvernance locale, qui reconnaît désormais les municipalités comme un ordre de gouvernement.

En plus du principe essentiel de collaboration fédérale-provinciale-municipale dans les programmes d'infrastructure, certains autres principes sont essentiels pour veiller à ce que les investissements appuient tant les petites municipalités que les grandes.

En premier lieu, un partage équitable des coûts est crucial. Le cadre fiscal n'a pas évolué pour permettre aux municipalités d'assumer leurs responsabilités toujours plus nombreuses. La principale source de revenus des municipalités demeure l'impôt foncier, qui constitue un outil fiscal mal adapté pour leur permettre d'assumer plusieurs nouvelles responsabilités, notamment en ce qui concerne les infrastructures. Or, comme vous le savez, les municipalités sont responsables de 60 p. 100 des infrastructures publiques au Canada.

À l'instar de la Fédération canadienne des municipalités, nous estimons qu'un partage des coûts assumés à 40 p. 100 par le gouvernement fédéral, à 40 p. 100 par le gouvernement provincial et à 20 p. 100 par le gouvernement municipal serait équitable. Un tel partage permettrait aux petites municipalités en milieu rural d'investir en fonction de leurs moyens limités pour assurer un milieu de vie de qualité à leurs résidants.

Nous saluons d'ailleurs l'initiative du gouvernement fédéral d'augmenter sa part du financement de 50 à 60 p. 100 dans le volet « Infrastructure des collectivités rurales et nordiques » du plan Investir dans le Canada pour les municipalités de moins de 5 000 habitants. Nous pensons que cette approche devrait être reprise dans tous les autres volets du programme afin de mieux soutenir les collectivités rurales partout au pays.

L'entente qui a été signée entre le Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral contient aussi une obligation pour la province de participer aux projets à un minimum de 33 p. 100. Ce n'était pas le cas dans l'entente bilatérale précédente concernant les projets d'aqueduc et de gestion des eaux usées. La contribution de la province n'était alors que de 25 p. 100. La province augmentera désormais sa participation à 33 p. 100, mais le gouvernement fédéral réduira la sienne de 50 à 40 p. 100, ce qui pose problème. Les municipalités n'y trouvent donc pas leur compte, surtout les plus petites municipalités.

Il faut aussi que les critères tiennent compte des réalités rurales. En deuxième lieu, les critères des différents programmes d'investissement dans les infrastructures devraient obligatoirement être analysés afin que nous puissions nous

On that point, we can take the example of the component dedicated to public transit. In the federal-provincial agreement, that component is accessible to only four municipalities in New Brunswick. We understand that increasing the use of public transit in the four municipalities in question is important and doing that calls for investment. Opening up access to regional or inter-city public transit to a larger number is equally important. Specifically identifying those four municipalities in the agreement seems to us to be too restrictive. A provision of that kind automatically closes the door to other municipalities that might want to put a mass transit system into operation, for the duration of the agreement.

We also recommend an expansion of the criteria and the projects that are eligible under the components and programs to better reflect the realities of rural life in New Brunswick and to allow more municipalities to plan for solutions that are better suited to their situation.

Third, municipalities need stability and predictability in order to be able to plan their infrastructure projects. A large segment of municipal infrastructure was built some years ago, or even decades ago, and they need major investment to ensure the proper delivery of services to the public.

The federal government also requires that municipalities adopt plans by 2027 for managing their assets, including their infrastructure, in order to predict and plan future investment. It would be a good idea for infrastructure investment programs implemented by the federal government to be based on the information in the municipalities' asset management plans, so that they are tailored to the necessary infrastructure investment cycles.

We also conducted a survey of member municipalities to identify immediate and future infrastructure needs. A sample of 20 municipalities representing over 208,000 residents showed immediate needs totalling $809 million, and future needs, spread over 20 years, amounting to $965 million. If we might venture to make a projection, applying the total needs to the number of residents per municipality, we get immediate needs of a little over $2 billion, in New Brunswick alone. While the agreement signed provides for an envelope of $673 million over 10 years, the funds are not intended solely for funding programs carried out in partnership with the municipalities and provinces. They are also intended to fund the programs belonging to the province alone. There is therefore a real loss of revenue in the envelope.

assurer qu'ils n'excluent pas les municipalités rurales et de petite taille. À cet égard, nous pouvons prendre l'exemple du volet consacré au transport en commun. Dans l'entente fédérale-provinciale, ce volet n'est accessible qu'à quatre municipalités au Nouveau-Brunswick. Nous comprenons que le fait d'augmenter l'utilisation des transports en commun dans les quatre municipalités visées est important et que cela nécessite des investissements. Ouvrir l'accès à ces mêmes transports en commun régionaux ou interurbains à un plus grand nombre l'est tout autant. L'identification spécifique de ces quatre municipalités dans l'entente nous paraît trop restrictive. Une telle disposition ferme systématiquement la porte à d'autres municipalités qui pourraient vouloir mettre en place un système de transport en commun pour la durée de l'entente.

De plus, nous préconisons un élargissement des critères et des projets admissibles dans le cadre des volets et programmes afin de tenir compte davantage de la réalité rurale du Nouveau-Brunswick et pour permettre à plus de municipalités d'envisager des solutions mieux adaptées à leur situation.

Troisièmement, les municipalités ont besoin de stabilité et de prévisibilité afin de pouvoir planifier leurs projets d'infrastructure. Un grand nombre des infrastructures des municipalités ont été construites il y a déjà plusieurs années, voire plusieurs décennies, et nécessitent des investissements importants pour assurer la livraison adéquate des services aux citoyens.

Le gouvernement fédéral exige d'ailleurs des municipalités qu'elles mettent en place, d'ici 2027, des plans de gestion de leurs actifs, y compris leurs infrastructures, afin de prévoir et de planifier les investissements futurs. Il serait opportun que les programmes d'investissement en infrastructure prévus par le gouvernement fédéral s'appuient sur les informations contenues dans les plans de gestion des actifs des municipalités, afin qu'ils soient adaptés aux cycles d'investissements nécessaires en infrastructure.

Nous avons d'ailleurs mené un sondage auprès de municipalités membres afin de cerner les besoins immédiats et futurs en termes d'infrastructures. Un échantillon de 20 municipalités qui représentent plus de 208 000 habitants a démontré des besoins immédiats d'un montant de 809 millions de dollars, ainsi que des besoins futurs — échelonnés sur 20 ans — qui s'élèvent à 965 millions de dollars. Si on se risque à faire une projection, en reportant les montants des besoins au nombre d'habitants par municipalité, on arrive à des besoins immédiats d'un peu plus de 2 milliards de dollars, et ce, seulement au Nouveau-Brunswick. Bien que l'entente signée prévoie une enveloppe de 673 millions de dollars sur 10 ans, les fonds ne sont pas seulement destinés aux programmes financiers menés en partenariat avec les municipalités et les provinces. Ils sont aussi destinés au financement des programmes de la province uniquement. Donc, il y a un réel manque à gagner dans l'enveloppe.

In conclusion, there are principles that should guide the development of the federal government's infrastructure programs. Those principles must reflect genuine collaboration among the three levels of government. They must also be based on equitable cost-sharing and on criteria that take the realities of rural life into account. Small municipalities must also be able to access the funding programs so they can offer their residents a high quality living environment. Last, funding programs must be stable, predictable, and integrated into municipalities' asset planning process.

The Chair: Thank you, Mr. Desjardins.

[*English*]

Before we move on to questions, I would like, for the record, to ask three senators to introduce themselves: Senators Cools, Andreychuk and Neufeld.

Senator Cools: Hello. I'm Senator Cools, a senator from Ontario. I am in my thirty-fifth year of service here in the Senate and I retire on August 12.

Senator Andreychuk: I'm Raynell Andreychuk from Saskatchewan. And I'm not going to tell you about my years of service.

Senator Neufeld: I'm Richard Neufeld from British Columbia.

The Chair: Thank you.

Senator Marshall: I'm interested what appear to be delays in projects and in getting money out the door. In its budget this year, the government showed the money that had been allocated each year for infrastructure. For example, one of the programs is $14 billion. Last year, they thought they were going to spend almost $4 billion, but over $2 billion has been pushed ahead to future years.

I'm looking for insight into why the funding is slow getting out the door. I'm hoping you can give us some insight into that. It's not just that program but all programs. The pre-2016 program is a couple of years old. Even money from that program is being pushed ahead into future years.

I know from your opening remarks that you have lots of projects. Could each of you talk about that? Can you give us insight into why funding is being delayed or why the projects are slow getting off the ground?

Mr. Dobrovolny: First of all, there was a bit of a different approach in terms of programs being outcome-driven. So it did take a little while for Vancouver to understand the different programs that were available, and then the goals and objectives, which is why I referred to it as outcome-driven. There were

En conclusion, plusieurs principes doivent guider l'élaboration des programmes d'infrastructure du gouvernement fédéral. Ces principes doivent refléter une véritable collaboration entre les trois ordres de gouvernement. Ils doivent également respecter un partage équitable des coûts, et se baser sur des critères qui tiennent compte de la réalité rurale. Les petites municipalités doivent aussi pouvoir accéder à ces programmes de financement afin d'offrir à leurs résidants un milieu de vie de qualité. Finalement, les programmes de financement doivent être stables, prévisibles et intégrés à la planification des actifs des municipalités.

Le président : Merci, monsieur Desjardins.

[*Traduction*]

Avant de passer aux questions, j'aimerais, aux fins du compte rendu, demander à trois sénateurs de se présenter : mesdames les sénatrices Cools et Andreychuk et monsieur le sénateur Neufeld.

La sénatrice Cools : Bonjour, je suis la sénatrice Cools, de l'Ontario. J'en suis à ma 35[e] année de service ici au Sénat et je prends ma retraite le 12 août.

La sénatrice Andreychuk : Je m'appelle Raynell Andreychuk, de la Saskatchewan. Et je ne vais pas vous parler de mes années de service.

Le sénateur Neufeld : Je m'appelle Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique.

Le président : Merci.

La sénatrice Marshall : Je m'intéresse à ce qui semble être des retards dans les projets et la distribution des fonds. Dans son budget de cette année, le gouvernement a montré l'argent qui avait été affecté chaque année aux infrastructures. Par exemple, un des programmes est de 14 milliards de dollars. L'an dernier, il croyait dépenser presque 4 milliards de dollars, mais plus de 2 milliards de dollars ont été reportés aux années ultérieures.

J'aimerais savoir la raison pour laquelle la distribution de l'argent est lente. J'espère que vous pouvez nous donner des précisions à ce sujet. Il ne s'agit pas seulement de ce programme, mais de tous les programmes. Le programme antérieur à 2016 remonte à deux ou à trois ans. Même l'argent destiné à ce programme a été reporté à des années ultérieures.

Je sais, d'après votre déclaration liminaire, que vous avez beaucoup de projets. Est-ce que chacun d'entre vous peut en parler? Pouvez-vous nous dire pourquoi le financement est retardé ou pourquoi la mise en œuvre des projets est lente?

M. Dobrovolny : Tout d'abord, il y avait une approche quelque peu différente pour ce qui est des programmes axés sur les résultats. Alors, Vancouver a eu besoin d'un peu de temps pour comprendre quels étaient les différents programmes accessibles, et ensuite les buts et les objectifs, et c'est pourquoi

different groupings of the funding, so we needed a bit of a road map to understand, for the long list of projects that we had, how those projects fit with the different categories and outcomes that the federal government was looking for. We are certainly there now.

j'ai parlé de programmes axés sur les résultats. Il y avait différents groupes de financement, alors nous avons eu besoin d'une feuille de route pour comprendre, en raison de la longue liste de projets que nous avions, la façon dont ces projets correspondaient aux différentes catégories et aux différents résultats que recherchait le gouvernement fédéral. Nous y sommes certainement maintenant.

The other thing that I think delays delivery — and we own this in the engineering world — is that there is a sequence. For our largest project in the region, the rapid transit expansion, we had been going in circles for more than a decade, almost two decades, to try to advance our project on Broadway. It wasn't until the federal commitment was made that it then unlocked the provincial commitment, which brought the region together to fill the regional gap. So the funding was all committed, and once the funding was committed, we could then finish the procurement process.

L'autre chose qui retarde la réalisation des projets — et nous le reconnaissons dans le monde de l'ingénierie —, c'est qu'il y a une démarche à suivre. Pour notre plus grand projet dans la région, soit l'expansion du transport rapide, nous avons tourné en rond pendant plus d'une décennie, presque deux, afin d'essayer de faire avancer notre projet sur Broadway. Ce n'est que lorsque le gouvernement fédéral a pris un engagement que le gouvernement provincial a suivi, ce qui a regroupé les intervenants de la région pour combler l'écart régional. Alors le financement a été complètement accordé et, une fois cette étape franchie, nous avons pu ensuite terminer le processus d'approvisionnement.

We had done a lot of the design and work, but it wasn't until we were comfortable that the funding was going to be there that we could then go out to market. We're just about to go out to market this year to get the bids back, and then it will take five years to build the project.

Nous avions réalisé une grande partie de la conception et du travail, mais ce n'est que lorsque nous étions certains de recevoir le financement que nous avons pu ensuite nous adresser au marché. Nous sommes sur le point de nous adresser au marché cette année pour obtenir les soumissions, et il faudra ensuite cinq ans pour réaliser le projet.

These big projects are slow, and they certainly require somebody to step forward first and say, "Here is the money," and it resulted in the other partners coming in. That is one example.

Ces grands projets prennent du temps et exigent certainement qu'une personne se lève et dise : « Voici l'argent », et cela a entraîné la participation d'autres partenaires. Voilà un exemple.

We're definitely up and running now, and we have geared our 30-year plan, our 10-year plan and our four-year capital plans, now that we have a sense of what the programs are and how much funding is available. We have brought forward projects, we can show what our gaps are, and we can target different programs to fill those gaps to bring those projects forward. We are ready to roll now.

Les projets sont assurément en cours à l'heure actuelle, et nous avons mis en œuvre nos plans d'immobilisations de 30 ans, de 10 ans et de 4 ans maintenant que nous connaissons les programmes et savons combien d'argent est accessible. Nous avons présenté des projets et nous pouvons vous montrer nos écarts et cibler différents programmes afin de les combler en vue de faire avancer ces projets. Nous sommes maintenant prêts à aller de l'avant.

Senator Marshall: Is there a slowness in the city getting projects into the federal government for approval, or is there slowness with the federal government approving the projects? Are you requesting your reimbursements fast enough? Or maybe you are, and the government is slow getting back.

La sénatrice Marshall : Est-ce que la ville est lente pour présenter ses projets au gouvernement fédéral à des fins d'approbation ou est-ce que c'est le gouvernement fédéral qui est lent à les approuver? Demandez-vous vos remboursements assez rapidement? Ou peut-être le faites-vous, et c'est le gouvernement qui est lent à vous rembourser.

Is either the city or the federal government slow in any of those areas?

Est-ce que la ville ou le gouvernement sont lents relativement à ces aspects?

Ms. Impey: I can speak to some of the reporting. We have a couple of projects we're working on with the federal government. I think the reporting structure is very good. We have quarterly meetings. They are co-chaired by myself and someone from Infrastructure Canada. I think that piece of the flow and understanding the requirements is very clear.

Mme Impey : Je peux parler d'une partie de la reddition de comptes. Nous avons deux ou trois projets sur lesquels nous travaillons avec le gouvernement fédéral. Je pense que la structure de reddition de comptes est excellente. Nous tenons des réunions trimestrielles. Elles sont coprésidées par moi-même et une personne d'Infrastructure Canada. Je crois que cette partie

To reinforce what Mr. Dobrovolny said, with the uncertainty of funding, it takes time for projects to get started. Even though an application may go in, the city can only go so far until they are approved. Then, once they are approved, we get to the next step.

That's why stable and predictable funding is so important. If we know that kind of funding will go through, it's approved and it's this amount — because we don't even necessarily know the amount that will be approved — we can go ahead with the project. We could do a lot more upfront planning for a project so that when the funds are available, it's just execution. It's key for us to have something predictable and not one-off, transactional. It takes a lot of time to get a transaction moving.

Senator Marshall: I would be interested in hearing from the City of London if we have time.

The Chair: Yes, we do.

Mayor Brown, do you have any comments on that question, please?

Mr. Brown: I do. I think it was a learning experience for all involved. This was a massive funding commitment, both phase one and phase two. It was good news when the bilateral agreements were established for phase one and we could get things rolling. But engineering does take time, and that's all part and parcel of the process.

In London, we were very pleased to see the extension that was offered on the phase one funding to 2020 so we could undertake a significant amount of work over a period of time.

I will say that in terms of the relationships that were established through the phase one funding model, the learnings that occurred have strengthened how we're going to respond to phase two funding, which is a significantly larger envelope of funding, spread out over a significantly longer period of time.

Although we saw some delays at the beginning of the process, I do have to say that to be able to look out 10 years and know there is funding we can rely upon for infrastructure in many different areas allows us to do the work that we need to do in order to deal with our infrastructure gap, with sewage and with water separation to improve our local environment, and also to

du processus est très claire et qu'on comprend bien les exigences.

Pour renforcer ce qu'a dit M. Dobrovolny, en raison de l'incertitude qui plane sur le financement, la mise en œuvre de projets prend du temps. Même si elle présente une demande, la ville est limitée dans son champ d'action tant que la demande n'est pas approuvée. Ensuite, une fois la demande approuvée, nous passons à la prochaine étape.

C'est la raison pour laquelle un financement stable et prévisible est tellement important. Si nous savons que ce type de financement nous sera accordé et que nous en connaissons le montant — parce que nous ne savons même pas nécessairement le montant qui sera approuvé —, nous pouvons aller de l'avant avec le projet. Nous pourrions faire beaucoup plus de planification en amont pour un projet afin que, lorsque les fonds sont disponibles, nous passions à la réalisation. Il importe que nous ayons un financement prévisible qui n'est pas unique ni ponctuel. Il faut beaucoup de temps pour conclure une transaction.

La sénatrice Marshall : J'aimerais entendre le maire de la Ville de London, si nous avons le temps.

Le président : Oui, nous en avons assez.

Monsieur le maire Brown, avez-vous des commentaires sur cette question?

M. Brown : Oui. Je crois que cela a été une expérience d'apprentissage pour tous les intéressés. C'était un engagement financier important, pour les première et deuxième phases. La signature des accords bilatéraux pour la première phase était une bonne nouvelle, et nous pouvions aller de l'avant. Cependant, l'ingénierie prend du temps, et cela fait partie intégrante du processus.

À London, nous étions très heureux de voir la prolongation qui a été accordée jusqu'en 2020 relativement au financement de la première phase afin que nous puissions entamer une partie importante du travail au cours d'une période.

Je dirai que, en ce qui concerne les relations qui ont été établies grâce à la première étape du modèle de financement, les apprentissages qui ont eu lieu ont renforcé la façon dont nous allons réagir à la deuxième étape du financement, qui est une enveloppe budgétaire bien plus importante, répartie sur une période beaucoup plus longue.

Même si nous avons observé certains retards au début du processus, je dois dire que le fait de pouvoir envisager les 10 prochaines années et de savoir que nous pourrons compter sur un financement destiné aux infrastructures dans de nombreux domaines divers nous permet de faire le travail que nous devons faire dans le but de combler nos lacunes au chapitre des infrastructures et de nous occuper des égouts et de la séparation

focus on our single largest project here in London, which is the rapid transit project.

Adam Thompson, Manager of Government and External Relations, City of London: To support Vancouver's point, the movement at the federal level towards an allocation model has also proven to be a way to expedite investments.

In terms of the uncertainty around funding from other levels of government, moving to an allocation model allows us, as the mayor said, to plan on these 10-, 20- or 30-year cycles knowing that that money is going to be there. It provides a greater sense of comfort of the circumstances of individual infrastructure projects and allows us to move forward more quickly, most evidenced in the way that the federal government has advanced public transit funds specifically, which have been allocated to municipalities based on their share of ridership.

I think you have seen through the last number of months, or the last year, maybe even a little longer, that a lot of the public transit projects under phase one, which has a focus on capital repair, were moved forward more expeditiously than potentially some other pieces.

The last piece I'll add to the discussion is in terms of the timeline from phase one. We can certainly speak from an Ontario perspective. We understand it might be different in B.C. The federal government announced phase one, the conclusion of the bilaterals, in August 2016. The province responded to municipalities asking for projects with a deadline of October 2016, so a couple of months later. I think all municipalities complied with that short turnaround time. Then we saw the announcements roll out in the spring.

So from a brand new project type and a new delivery model moving forward, we believe both the federal government and the municipal governments responded to those quick timelines, and the projects we put forward were funded and are now in development.

Senator Marshall: There is more, certainly, on the dollar amount, but the projects still have to be approved on an individual basis. That is correct, isn't it? They still have to go through the federal government?

Do I have time to hear from Mr. Desjardins? He indicated quite a substantial dollar amount that he would like to have and then a substantially lesser amount that he was going to get. Perhaps he can just give us some insight into —

des eaux afin d'améliorer notre environnement local, ainsi que de nous concentrer sur le plus important des projets que nous menons ici, à London, c'est-à-dire le projet de transport rapide.

Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures, Ville de London : Pour appuyer l'argument formulé par le témoin de Vancouver, l'évolution à l'échelon fédéral vers un modèle d'affectation s'est également avérée être un moyen d'accélérer les investissements.

Pour ce qui est de l'incertitude concernant le financement provenant d'autres ordres de gouvernement, le passage à un modèle d'affectation nous permet — comme l'a affirmé le maire — de planifier ces cycles de 10, 20 ou 30 ans en sachant que l'argent sera là. Il procure une plus grande assurance à l'égard de chaque projet d'infrastructure et nous permet d'aller de l'avant plus rapidement comme en témoigne la façon dont le gouvernement fédéral a avancé des fonds pour le transport en commun précisément, lesquels ont été attribués à des municipalités en fonction de leur part d'achalandage.

Je pense que vous avez constaté au cours des derniers mois ou de la dernière année — peut-être même depuis un peu plus longtemps — que beaucoup des projets de transport en commun menés dans le cadre de la première étape — qui est axée sur les réparations majeures — ont été entrepris plus rapidement que, peut-être d'autres projets.

Le dernier élément que j'ajouterai à la discussion concerne l'échéancier à partir de la première étape. Nous pouvons certainement parler du point de vue de l'Ontario. Nous comprenons que la situation pourrait être différente en Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral a annoncé la première étape, la conclusion des accords bilatéraux, en août 2016. La province a répondu aux municipalités en demandant que l'échéance des projets soit en octobre 2016, donc quelques mois plus tard. Je pense que toutes les municipalités ont respecté ce court délai d'exécution. Ensuite, on a fait les annonces au printemps.

Ainsi, grâce à l'instauration d'un tout nouveau type de projet et d'un nouveau modèle d'exécution pour l'avenir, nous croyons que le gouvernement fédéral et les administrations municipales ont réagi à ces échéanciers rapides et que les projets que nous avons présentés ont été financés et sont maintenant en cours d'élaboration.

La sénatrice Marshall : Le montant est certainement plus important, mais les projets doivent tout de même être approuvés au cas par cas. C'est exact, n'est-ce pas? Ils doivent tout de même passer par le gouvernement fédéral?

Ai-je le temps d'entendre la réponse de M. Desjardins? Il a mentionné un montant très élevé qu'il voudrait obtenir, puis le montant beaucoup moins important qu'il va recevoir. Peut-être, qu'il peut simplement nous faire part de certaines réflexions sur…

The Chair: It will be Mr. Dion. Mr. Dion, please.

[*Translation*]

Frédérick Dion, Executive Director, Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick: I am going to follow up on what Mr. Thompson said about negotiating agreements. We signed the agreement in March; the fiscal year starts on April 1; and we still have no indication about the calls for projects that are being done right now in New Brunswick. There will be a few more weeks' delay and a bid, and the projects will be studied. Obviously, the construction season has already begun; the ground has thawed and we can start digging, and we probably will not receive the approvals before the end of the summer. That means that we may have lost a year. Just as for phase one, the process of negotiating agreements has happened too late, and a year has been effectively lost, in some cases.

When projects are launched, the market heats up. Engineering firms already have full order books. When it comes to procuring certain materials, the prices are inflated astronomically. In addition, the projects have to be completed by a deadline. As funds are released, there may be requests for extensions, because the municipalities are not able to carry out the projects, at least not for the amounts they estimated, and certainly not within very tight deadlines. So there are all these mechanics that are somewhat complex, but often what is not realized is that the agreements are signed and implemented late, and, as I mentioned, that results in the market heating up.

Also, of course, there is the fact that there are small municipalities that have still not prepared a project. In the big cities, where there are engineering departments, that is not a problem and they have already done a clear needs assessment, but the small municipalities are not going to spend money to analyze project studies before knowing whether they will be able to get financial support, since these are large sums of money for their financial capacity. That is the reality for small municipalities.

[*English*]

Senator Marshall: One last question. Based on what you're saying, you have started some projects and you have some learning under your belt. It would seem to me that the delays now shouldn't be as significant as they were when the programs were starting up. Is that correct? The delay that the federal government is trying to cope with, given that you're now up and running, shouldn't be as substantial as it is now.

Le président : Ce sera M. Dion. Monsieur Dion, vous avez la parole.

[*Français*]

Frédérick Dion, directeur général, Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick : Je vais enchaîner sur ce que M. Thompson mentionnait au sujet de la négociation des ententes. On a signé l'entente au mois de mars; l'exercice financier commence le 1er avril, et on n'a toujours pas d'indication concernant les appels de projets qui sont faits, en ce moment, au Nouveau-Brunswick. Il y aura encore quelques semaines de délai, une soumission et une étude des projets. Il faut comprendre que la saison de la construction est déjà commencée, les sols sont dégelés, on peut commencer à creuser, et on ne recevra probablement pas les approbations avant la fin de l'été, ce qui fait qu'on aura peut-être perdu une année. Donc, tout comme pour la phase 1, le processus de négociation des ententes arrive trop tardivement, et il y a effectivement presque une année qui est perdue, dans certains cas.

Lorsqu'on lance les projets, il y a une surchauffe du marché qui se produit. Les carnets des firmes d'ingénierie sont déjà pleins. En ce qui concerne l'approvisionnement, pour certains matériaux, les prix sont gonflés de façon astronomique. De plus, il faut réaliser les projets en fonction d'une date butoir. Dans le déboursé des sommes, il y a peut-être des demandes de prolongation, parce que les municipalités ne sont pas en mesure de réaliser les projets, du moins pas en fonction du montant qu'elles ont évalué et certainement pas à l'intérieur de délais très restreints. Il y a donc toute cette mécanique qui est un peu complexe, mais on s'aperçoit aussi que, souvent, les ententes sont signées et mises en œuvre tardivement et, comme je l'ai mentionné, cela occasionne une surchauffe du marché.

Il faut aussi comprendre qu'il y a la réalité des petites municipalités qui n'ont pas toujours préparé un projet. Dans les grandes villes où on retrouve des départements d'ingénierie, ce n'est pas un problème, on a déjà bien évalué les besoins, mais les petites municipalités ne vont pas dépenser des sommes pour analyser des études de projets avant de savoir si elles pourront obtenir de l'appui financier, car ce sont des sommes importantes pour leurs capacités financières. C'est cela, la réalité des petites municipalités.

[*Traduction*]

La sénatrice Marshall : Une dernière question : d'après ce que vous dites, vous avez amorcé des projets et vous avez appris certaines leçons. Il me semble que, maintenant, les retards ne devraient pas être aussi importants qu'ils l'étaient quand les programmes ont démarré. Est-ce exact? Le retard avec lequel le gouvernement fédéral tente de composer, compte tenu du fait que les choses sont bien amorcées, ne devrait pas être aussi important qu'il l'est actuellement.

[*Translation*]

Mr. Desjardins: There is a new angle in these agreements. The federal government is requiring that the provinces consult the municipalities in order to draw up a list of priorities for three years that is renewable every three years after that. This is a change of political culture at the provincial level. The provincial governments are used to approving projects that appear on a short list that is kept very close to the premier's office. Now, the governments are being asked to open their books and sit down with the municipalities to draw up lists of priorities.

This new approach is particularly important since municipal governments are now recognized in most places in Canada as a level of government, which is certainly the case in New Brunswick. That is important because it now requires us to manage our assets using the asset management method, where we have to factor in the replacement of our assets in the long term. If we have not instituted predictability in the funding programs, it is impossible to do this, particularly in the case of small municipalities.

In our town, one cent on our tax rate represents $10,000. We are not going to get far with that, so a program like the Federal Gas Tax Fund, which calculates the amounts to be received over the next five years, is important. We then have to predict our needs based on those amounts. And because predictability applies over five years, it is easier to plan.

That is what we are trying to do with the three-year plans, but it is a fairly major change of culture for the provincial governments, and that is certainly the case in New Brunswick.

[*English*]

Senator Pratte: In phase two, the bilaterals — I think they call them bilateral integrated agreements — have a set of targets that have to be met by the provincial and, I suppose, municipal governments also. I guess they are shared targets. Do municipal governments have any say regarding the targets or are these targets chosen by the federal government and you have to reach those targets? The targets increase — and I'm reading from the B.C. Canada agreement — by at least 25 per cent the motor share for public transit and increase by at least 5 per cent the number of rural households that have access to the highest broadband speed range available in B.C., for instance. Do municipal governments have any say in choosing those targets? And does this approach of targets — outcomes, the government calls them — change anything in your approach to the selection of projects and how projects are approached, designed and built?

[*Français*]

M. Desjardins : Il y a un nouvel angle dans ces ententes. Le gouvernement fédéral impose aux provinces l'obligation de consulter les municipalités afin d'établir une liste des priorités sur trois ans, qui est renouvelable tous les ans par la suite. C'est un changement de culture politique à l'échelon provincial. Les gouvernements provinciaux sont habitués à approuver des projets qui figurent sur une liste courte qui est gardée très près du bureau du premier ministre. Et maintenant, on demande aux gouvernements d'ouvrir leurs livres et de s'asseoir avec les municipalités pour établir les listes de priorités.

Cette nouvelle approche est d'autant plus importante que les gouvernements municipaux sont maintenant reconnus, un peu partout au pays — et c'est certainement le cas au Nouveau-Brunswick —, comme un ordre de gouvernement. C'est important parce qu'on nous oblige, maintenant, à gérer nos actifs selon la méthode de la gestion des actifs, où on doit prévoir le renouvellement de nos actifs à long terme. Or, si on n'a pas établi de prévisibilité quant aux programmes de financement, il est impossible d'y arriver, surtout dans le contexte des petites municipalités.

Chez nous, un sou sur notre taux de taxation représente 10 000 $. On ne va pas loin avec ça, d'où l'importance d'un programme comme le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral qui calcule les montants à recevoir au cours des cinq prochaines années. Nous devons ensuite prévoir nos besoins en fonction de ces montants. Et comme la prévisibilité est faite sur cinq ans, il est plus facile de planifier.

C'est ce qu'on cherche à faire avec les plans sur trois ans, mais c'est un changement de culture assez important pour les gouvernements provinciaux, et c'est certainement le cas au Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

Le sénateur Pratte : À la deuxième étape, les accords bilatéraux — je pense qu'on les appelle des accords bilatéraux d'intégration — comportent un ensemble de cibles qui doivent être atteintes par les gouvernements provinciaux et, je suppose, les administrations municipales également. Je suppose qu'il s'agit de cibles communes. Les administrations municipales ont-elles leur mot à dire concernant les cibles, ou bien ces cibles sont-elles choisies par le gouvernement fédéral, et vous devez les atteindre? Les cibles font augmenter — et je suis en train de lire l'accord entre la Colombie-Britannique et le Canada — d'au moins 25 p. 100 la part de l'utilisation de véhicules à moteur dans le transport en commun et d'au moins 5 p. 100 le nombre de ménages ruraux qui ont accès à la large bande de la plus haute vitesse accessible en Colombie-Britannique, par exemple. Les administrations municipales ont-elles leur mot à dire dans le choix de ces cibles? Est-ce que cette approche axée sur les cibles — le gouvernement les appelle des résultats — change quoi que

ce soit dans la façon dont vous sélectionnez les projets et dont ils sont abordés, conçus et construits?

Ms. Impey: Certainly the focus on outcomes is different. We tend to historically think of asset categories. We have shifted in Vancouver, and I think in many major cities, to outcome-based in our planning as well. So while we have a 10-year capital outlook that identifies these various projects, they come from, first, strategies with strategic outcomes.

I think it maybe makes it a little more challenging to put together packages and for people to read through them and understand which assets we are specifically talking about. But I think the concept of outcome is correct and I think everybody is moving towards that. It's a really good shift in the way we look at allocating funds. I think we're well on our way, although it is still new.

With regard to municipal input into choosing the target, it's very much a federal to provincial agreement. The municipalities are not party to the agreement, so it really is about our relationship with the province and where we can influence and share information. We have some good common views and others maybe not as much. But there is not a formal structure.

Mr. Dobrovolny: You asked whether our input was taken into account. I would like to think yes.

I can say that we have made available our plans, goals and objectives, and the programs that have been announced align very well with the way ours are organized. I would like to think there was some input. I don't know if there was or not, but I can say right now that the programs align very well with our objectives and our deliverables. We have structured our four-year and 10-year capital planning exercises so that we can plug our projects into those programs. We are ready to go.

The Chair: To Senator Pratte's question, Mr. Brown, do you have any comments?

Mr. Brown: I think the most important message we received from the federal government during the phase one funding announcement was that municipal priorities would be considered. The federal government recognized that it was the local government, the local leadership that understood what a community's priorities were.

Mme Impey : Il est sûr que l'accent sur les résultats est différent. Nous avons toujours tendance à imaginer des catégories d'actifs. À Vancouver, et, je pense, dans d'autres grandes villes, nous sommes passés à la planification axée sur les résultats également. Alors, même si nous avons prévu des investissements sur 10 ans et que ces prévisions recensent ces divers projets, ils proviennent tout d'abord de stratégies assorties de résultats stratégiques.

Selon moi, cela fait, peut-être, en sorte qu'il est un peu plus difficile pour nous de créer des trousses et pour les gens de les parcourir et de comprendre de quels actifs il est question précisément. Toutefois, je pense que la notion de résultat est exacte et que tout le monde est en train de l'adopter. Il s'agit d'un très bon changement dans notre façon d'envisager l'affectation des fonds. Je pense que nous progressons bien, même si c'est encore nouveau.

En ce qui concerne la contribution municipale au choix de la cible, il s'agit tout à fait d'un accord fédéral-provincial. Les municipalités ne sont pas parties à l'accord, alors il s'agit en réalité de notre relation avec la province et des plans sur lesquels nous pouvons influer et à l'égard desquels nous pouvons communiquer de l'information. Nous avons de bons points de vue communs et d'autres qui le sont peut-être moins. Toutefois, il ne s'agit pas d'une structure officielle.

M. Dobrovolny : Vous avez demandé si nos commentaires étaient pris en compte. Je me plais à penser que c'est le cas.

Je peux affirmer que nous avons rendu accessibles nos plans, nos buts et nos objectifs et que les programmes qui ont été annoncés s'harmonisent très bien avec la façon dont les nôtres sont organisés. J'ose croire qu'il y a eu une certaine contribution. Je ne sais pas s'il y en a eu une ou pas, mais je peux affirmer actuellement que les programmes s'harmonisent très bien avec nos objectifs et nos produits livrables. Nous avons structuré nos exercices de planification des investissements sur 4 ans et sur 10 ans afin que nous puissions intégrer nos projets dans ces programmes. Nous sommes prêts à commencer.

Le président : Monsieur Brown, avez-vous des commentaires à formuler concernant la question du sénateur Pratte?

M. Brown : Je pense que le message le plus important que nous ayons reçu du gouvernement fédéral dans le cadre de l'annonce du financement de la première étape a été que les priorités municipales seraient prises en considération. Le gouvernement fédéral a reconnu que c'étaient l'administration locale et les dirigeants locaux qui comprennent quelles sont les priorités d'une collectivité.

From a provincial perspective, our priorities align very closely with our province's priorities, whether that's clean water or waste water funding. In total, I believe we received from the federal government through phase one about $19 million. What did we do with that? It gave us an opportunity to separate our sewer and waste water flows so that we aren't polluting our river any more than necessary. I mentioned in my earlier comments that that means good things for Ontario. It means good things for Canada, including reducing the phosphorus levels that are discharged into Lake Erie.

From a public infrastructure transit perspective, there is really good alignment among the three levels of government as we work on introducing rapid transit. It's a $500 million project. We've already received a $170 million commitment from the province. We initially received $8 million through phase one for our rapid transit project, as well as an allocation that has been identified at the $204 million level, the bulk of which could be directed to rapid transit once we make our way through the approval process.

So I would say there is good alignment here. Certainly expectations have been placed on municipalities by both the provincial government and the federal government, but we're all on the same page in that regard when it comes to greenhouse gas reduction, changing the way we move across our communities, making sure that our waste water treatment facilities are designed for the 21st century, and being very responsible from an environmental perspective as well.

[*Translation*]

Mr. Desjardins: Thank you for the question, Senator Pratte. That has been an issue for us particularly. One of the four components that was not appropriate for us was the rural and northern infrastructure. That component was created from a Canada-wide perspective. It targeted needs and objectives unique to Northern Canada, but when it is applied to the New Brunswick context, it has little impact and does not reflect what we actually need in rural communities. The only thing I can say is that there are areas that need better broadband connectivity. Apart from that, the other criteria do not apply. The difficulty we have is that at the national level, what is considered to be a rural community is 100,000 or fewer residents. That is practically all of New Brunswick. We have tried to adapt it to our communities. We have had little success, in terms of the objectives to be achieved under the program.

The other component is public transit. We focused on the four municipalities that already have a transit service. The federal government proposed to spend $165 million in those programs

D'un point de vue provincial, nos priorités s'harmonisent très étroitement avec celles de la province, qu'il s'agisse du financement pour l'eau potable ou le traitement des eaux usées. Au total, je crois que nous avons reçu du gouvernement fédéral dans le cadre de la première étape environ 19 millions de dollars. Qu'en avons-nous fait? Cet argent nous a donné la possibilité de séparer nos eaux d'égouts et nos eaux usées de sorte que nous ne polluons plus notre rivière plus que nécessaire. Dans les commentaires que j'ai formulés plus tôt, j'ai mentionné que cela signifie de bonnes choses pour l'Ontario et le Canada, notamment la réduction de la quantité de phosphore qui est déversée dans le lac Érié.

Du point de vue des infrastructures de transport en commun, il y a une très bonne harmonisation entre les trois ordres de gouvernement, au moment où nous travaillons à l'instauration du transport rapide. Il s'agit d'un projet de 500 millions de dollars. Nous avons déjà reçu un engagement de 170 millions de dollars de la province. Au départ, dans le cadre de la première étape, nous avons reçu aux fins de notre projet de transport rapide une somme de 8 millions de dollars ainsi qu'une affectation qui a été établie à 204 millions de dollars, dont la majeure partie pourrait être orientée vers le transport rapide, une fois que nous aurons passé le processus d'approbation.

Je dirais qu'il y a là une bonne harmonisation. Certes, les gouvernements provincial et fédéral ont des attentes à l'égard des municipalités, mais nous sommes tous sur la même longueur d'onde à cet égard, pour ce qui est de réduire les gaz à effet de serre, de changer notre façon de nous déplacer dans nos collectivités, de nous assurer que nos installations de traitement des eaux usées sont conçues pour le XXI^e siècle et d'être très responsables d'un point de vue environnemental également.

[*Français*]

M. Desjardins : Merci pour la question, sénateur Pratte. Cela a été particulièrement un enjeu chez nous. L'un des quatre volets qui n'étaient pas adaptés était celui des infrastructures rurales et nordiques. Ce volet a été créé avec une vision pancanadienne. On visait des besoins et objectifs propres au Grand Nord canadien, mais lorsque c'est rapporté au contexte du Nouveau-Brunswick, cela a peu d'impact et ne colle pas à la réalité de nos besoins en milieu rural. La seule chose que je peux dire, c'est qu'il y a des zones qui auraient besoin d'une meilleure connectivité à large bande. À part cela, les autres critères ne sont pas adaptés. La difficulté que nous avons, c'est que dans la vision nationale, ce qu'on considère comme une collectivité rurale, c'est 100 000 habitants ou moins. C'est pratiquement tout le Nouveau-Brunswick. Nous avons cherché à l'adapter aux réalités de nos communautés. Nous avons eu peu de succès quant aux objectifs à atteindre selon le programme.

L'autre volet est celui des transports en commun. Nous avons visé les quatre municipalités qui ont déjà un service de transport en commun. Le gouvernement fédéral a prévu de verser 165

over the next 10 years. We will never need $165 million for the other provincial and municipal contributions in the case of New Brunswick. We asked that these objectives be corrected to meet the needs of New Brunswick's rural community, where there is no public transit.

millions de dollars dans ces programmes au cours des 10 prochaines années. Nous n'aurons jamais besoin de 165 millions pour les autres contributions provinciales et municipales dans le contexte du Nouveau-Brunswick. Nous avons demandé à ce que ces objectifs soient corrigés pour répondre aux besoins de la communauté rurale du Nouveau-Brunswick, où il n'y a pas de transport en commun.

Yesterday, we appeared before the Standing Senate Committee on Official Languages. We explained our problem in relation to the francophone community. We are seeing an exodus of young people. Rural communities are emptying. We want to use immigration to rebalance the population. In rural francophone communities, there is a crying need for labour in the natural resources sector, in industries like fishing, forestry and poultry processing.

Today, immigrants are taking an increasing interest in rural communities, but one of the weaknesses of the settlement infrastructure is the lack of public transit. Last year, the Collège communautaire du Nouveau-Brunswick in Bathurst admitted 75 African students, but there is no public transit to serve them. How can we keep them there? How can we adapt to this situation? The program is not designed for that, but it should be. It should allow for a determination that in a particular situation, the objectives can be customized. However, that is not the case. That is why we are making our case to you.

Nous avons comparu hier devant le Comité sénatorial permanent des langues officielles. Nous lui avons fait part de notre problématique quant à la communauté francophone. Il y a un exode des jeunes. Le milieu rural se vide. Nous voulons miser sur l'immigration pour rééquilibrer la population. En milieu rural francophone, il y a un grand besoin de main-d'œuvre dans le secteur des ressources naturelles, telles la pêche, la foresterie et la transformation de la volaille.

Aujourd'hui, les immigrants s'intéressent de plus en plus au milieu rural, mais l'une des faiblesses des infrastructures d'accueil est l'absence de transport en commun. L'année dernière, à Bathurst, le Collège communautaire du Nouveau-Brunswick a accueilli 75 étudiants africains, mais il n'y a pas de transport en commun pour les desservir. Comment les retenir? Comment s'adapter à cette réalité? Le programme n'est pas fait pour cela, mais il devrait l'être. Il devrait permettre de déterminer que, dans un contexte donné, il est possible d'adapter les objectifs. Or, ce n'est pas le cas. Voilà pourquoi nous plaidons devant vous.

[*English*]

Senator Eaton: This is something I think neither the former Conservative government nor the Liberal government realize about cities. I live in downtown Toronto. The potholes, it's like driving through a course. Our streets, sidewalks, traffic bottlenecks and public transportation is perhaps 20 years old. I feel for Mayor Tory because he has to deal with the province and the federal government.

I don't understand why the federal government — you guys are accountable to your voters. People are going to judge John Tory at the next election by how many potholes they have hit, whether the garbage is being picked up and whether the subways are being built, not the federal government.

I would like to know how you all feel if you were given greater gas taxes or this government or the next government simply said to you, "This is what we're allocating you. What you do with it is your business. You're accountable to your voters." I'm stunned that we still go through this system by which the provinces and the federal government, which does not build infrastructure for the most part — very small percentages compared to what you have — still have the money but give it to you under so many conditions.

[*Traduction*]

La sénatrice Eaton : Selon moi, c'est quelque chose dont ni l'ancien gouvernement conservateur ni le gouvernement libéral ne se rendent compte au sujet des villes. Je vis au centre-ville de Toronto. Les nids de poule... C'est comme conduire dans une course à obstacles. Nos rues, nos trottoirs, les embouteillages et le transport en commun... Nos infrastructures datent peut-être d'il y a 20 ans. Je compatis avec le maire Tory, parce qu'il doit faire affaire avec la province et le gouvernement fédéral.

Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement fédéral... Vous êtes redevables envers vos électeurs. Aux prochaines élections, c'est John Tory, et pas le gouvernement fédéral, que les gens vont juger par le nombre de nids de poule dans lesquels ils auront roulé et par le fait que les poubelles sont ramassées ou pas et que les métros sont en cours de construction ou pas.

Je voudrais savoir comment vous vous sentiriez, tous, si on augmentait les taxes sur l'essence ou si le gouvernement actuel ou le prochain vous disait tout simplement : « Voici ce que nous vous attribuons. Ce que vous en ferez, ce sont vos affaires. Vous êtes redevables envers vos électeurs. » Je suis abasourdie par le fait que nous passons encore par ce système, dans le cadre duquel les provinces et le gouvernement fédéral, qui ne construit pas les infrastructures dans la majorité des cas — de très petits pourcentages comparativement à ce que vous faites —,

Mr. Dobrovolny: When we use the terms "predictable," "sustainable," "reliable" funding, you've hit the nail on the head. That often allows us to use that money in programs for infrastructure that are not big, glamorous or high-profile projects.

Senator Eaton: Not sexy.

Mr. Dobrovolny: I was trying to avoid that word, but yes. Exactly. So we're absolutely looking for that as well.

You mentioned potholes. In Vancouver, you might have seen in the press two years ago that we had winter, and so we had 50,000 —

Senator Eaton: Two years ago you had winter?

Senator Moncion: We have it every year.

Mr. Dobrovolny: Being an engineer in Vancouver, I can't imagine what most cities in Canada deal with every year. Two years ago we had to deal with that. We had 50,000 potholes that year, more than double or triple what we normally have, and our infrastructure is taking us two years to come back in terms of street lights out and electrical problems from the salt. So we got walloped as your cities get walloped every year.

Senator Eaton: Every winter.

Mr. Dobrovolny: We recognize that. We need a combination of both. We recognize that infrastructure is one component to it. There are also other large projects that are high-profile, really important projects, projects that will transform the way our cities function and transform the way our country functions. So we think there is a role for both, if there is a way that we can have reliable funding for our programs, for our infrastructure, so we're able to replace 1 per cent of our sewer mains each year and 1 per cent of our water mains each year.

Senator Eaton: I can understand it takes time to plan these things. It takes time to prioritize them.

As you said, Mr. Desjardins, smaller municipalities have different priorities than large- and medium-sized cities. Do you ever lobby? Have you ever gotten together and lobbied the federal government and said, "Please, no more strings. Just allocate the money every year on a constant, sustainable basis"?

obtiennent encore l'argent, mais vous le donnent sous réserve de très nombreuses conditions.

M. Dobrovolny : Quant à notre utilisation des termes « prévisible », « durable » et « fiable » relativement au financement, vous visez juste. Cela nous permet souvent d'utiliser cet argent dans le cadre de programmes d'infrastructure qui ne sont pas des projets de grande envergure, prestigieux ou dont on parle beaucoup.

La sénatrice Eaton : Pas assez attrayants.

M. Dobrovolny : J'essayais d'éviter ce mot, mais oui. Exactement. Alors, nous recherchons tout à fait cela également.

Vous avez mentionné les nids de poule. À Vancouver, vous avez peut-être vu dans la presse, il y a deux ans, que nous avons eu un hiver et que nous avons donc eu 50 000...

La sénatrice Eaton : Vous avez eu un hiver il y a deux ans?

La sénatrice Moncion : Nous en avons un tous les ans.

M. Dobrovolny : Je suis ingénieur à Vancouver, et je ne peux pas imaginer avec quoi la plupart des villes du Canada doivent composer chaque année. Il y a deux ans, nous avons dû faire face à ce problème. Nous avons eu 50 000 nids de poule cette année-là, soit plus que le double ou le triple de ce que nous avons normalement, et il nous a fallu deux ans pour remettre nos infrastructures en état, c'est-à-dire réparer les lampadaires éteints et régler les problèmes électriques causés par le sel. Alors, nous avons essuyé un coup dur comme celui que subissent vos villes chaque année.

La sénatrice Eaton : Tous les hivers.

M. Dobrovolny : Nous le reconnaissons. Nous avons besoin d'une combinaison des deux. Nous reconnaissons que les infrastructures sont un élément de la solution. Il existe également d'autres grands projets qui sont médiatisés, des projets très importants, qui transformeront le fonctionnement de nos villes et de notre pays. Alors, nous pensons que les deux ont un rôle à jouer, s'il y a un moyen pour que nous puissions obtenir un financement fiable destiné à nos programmes, à nos infrastructures, de sorte que nous puissions remplacer 1 p. 100 de nos égouts collecteurs et de nos conduites principales d'eau chaque année.

La sénatrice Eaton : Je peux comprendre qu'il faut du temps pour planifier ces choses. Il faut du temps pour les classer par ordre de priorité.

Comme vous l'avez dit, monsieur Desjardins, les petites municipalités ont des priorités différentes de celles des villes de grande et moyenne taille. Vous arrive-t-il de faire du lobbying? Vous êtes-vous déjà rassemblés pour exercer des pressions sur le gouvernement fédéral et dire : « Je vous en prie, retirez les

conditions. Attribuez simplement l'argent chaque année de façon constante et durable? »

Mr. Dobrovolny: We do, and I think we're seeing the results of some of that now. We do lobby and express our needs.

M. Dobrovolny : Nous le faisons, et je pense que nous observons maintenant les résultats de certaines de ces pressions. Nous faisons du lobbying et exprimons nos besoins.

Ms. Impey: The FCM has been a very good team to bring together some of the big cities, certainly. The transit funding, that commitment of 40 per cent, was an outcome of a lot that lobbying through FCM.

Mme Impey : Les responsables de la FCM forment une très bonne équipe pour ce qui est de rassembler certaines des grandes villes, certes. Le financement du transport en commun — cet engagement de 40 p. 100 — est le résultat d'une grande part de ce lobbying effectué par l'intermédiaire de cette fédération.

Senator Eaton: But why is there still $7 billion left in Mr. Sohi's pocket that we can't seem to get out the door?

La sénatrice Eaton : Mais pourquoi reste-t-il encore 7 milliards de dollars que nous ne semblons pas pouvoir sortir des poches de M. Sohi?

Ms. Impey: I would agree. It is about that stable funding and also recognizing that for municipalities, property taxes are for your basic services — fire and police — and are not really a good funding source for all of that infrastructure. I know Peter Wallace in Toronto has stated that there are just not enough funding options for the city.

Mme Impey : Je suis d'accord. Il est question de ce financement stable et du fait de reconnaître que, dans le cas des municipalités, les impôts fonciers représentent leurs services de base — les pompiers et la police — et ne constituent pas vraiment une bonne source de financement pour toutes ces infrastructures. Je sais que Peter Wallace, à Toronto, a déclaré que les options de financement ne sont tout simplement pas suffisantes pour la ville.

Coming now and then with infrastructure in pointed areas doesn't solve the deep-down structural problems, so having that consistent funding is really what we need.

Le fait de s'occuper de temps à autre des infrastructures dans des domaines pointés du doigt ne règle pas les problèmes structuraux profonds, alors l'établissement de ce financement constant est vraiment ce dont nous avons besoin.

[*Translation*]

[*Français*]

Mr. Dion: I was going to throw out the idea of setting up a commission to revise the Constitution to recognize municipalities as a level of government, and revise the tax system so that it reflects their needs. That is a path that we may not want to venture down, but it is certainly the difficulty faced by municipalities today. They have inherited numerous responsibilities since the time our country was created, and those responsibilities are important to individuals' socioeconomic development and success.

M. Dion : J'allais lancer l'idée de mettre sur pied une commission chargée de revoir la Constitution pour reconnaître les municipalités comme étant un ordre de gouvernement, et pour revoir la taxation de sorte qu'elle reflète les besoins qui sont les leurs. C'est un chantier dans lequel on ne voudrait peut-être pas s'aventurer, mais c'est certainement la difficulté à laquelle font face les municipalités de nos jours. Elles ont hérité de nombreuses responsabilités depuis la création de notre pays, et ce sont des responsabilités importantes pour le développement socio-économique et l'épanouissement du citoyen.

Unfortunately, as has been said several times, the tax system, which is essentially based on property tax, does not allow for these needs to be met. There has been some openness on the part of the federal government to contributing more to infrastructure funding, but it is still insufficient, and it depends on multi-year agreements, as has been noted. That is the difficulty: predictability, which is so important.

Malheureusement, le système de taxation, comme on l'a mentionné à plusieurs reprises, qui repose essentiellement sur la taxe foncière, ne permet pas de combler ces besoins. Il y a eu une ouverture de la part du gouvernement fédéral à contribuer davantage au financement des infrastructures, mais cela demeure insuffisant, et c'est au gré d'ententes de quelques années, comme on l'a mentionné. Et c'est là la difficulté : la prévisibilité, qui est si importante.

With respect to the gas tax program, the Federation of Canadian Municipalities has to be recognized for the great job it does and for playing an essential role in securing this tax that municipalities count on. However, there could be other similar

Pour ce qui est du programme de la taxe sur l'essence, il faut reconnaître que la Fédération canadienne des municipalités fait un grand travail et qu'elle a joué un rôle essentiel dans l'obtention de cette taxe sur laquelle comptent les municipalités.

programs, or the shares of that tax that are distributed could be raised, to allow for more predictable funding, and funding that would be paid directly to municipalities and would not get filtered through political considerations, as is the case when we go through the provinces in allocating projects; that is when it gets more complicated. What happens is that it becomes political.

[*English*]

The Chair: Does the City of London have any comments on Senator Eaton's question?

Mr. Brown: Of course the more autonomy the better, and through the Big City Mayors' Caucus, through FCM, we have advocated strongly for that. I think that our voice is being heard.

We talked about the importance of investing in affordable housing. There has been a multi-billion dollar commitment to that. We talked about the importance of investing in infrastructure, and we've seen significant commitments towards things like infrastructure and transit.

Senator Eaton: Yes, you're aligned on your priorities, but what if you, as the City of London, decided that you wanted social housing, that that was your big priority for the next five years, and the government in Ontario said, "Our priorities are more building a Sputnik in your environment," I don't know what, but their priorities were not aligned with yours? All of a sudden, the money could stop.

What I'm saying to you is it's fine if all provincial and federal government priorities are aligned with your priorities, but you, who are accountable to the voter, if your priorities don't align, are you not in trouble? Are you not more vulnerable?

Mr. Brown: You've heard the percentage of 9 per cent of all taxes collected are collected by the municipality, and the remaining 91 per cent are federal and provincial. We need to work in partnership. Some of the partners have 91 per cent of the taxes collected, and one of the partners has 9 per cent, so we can be, hypothetically, at a disadvantage.

But I can tell you right now that our two largest priorities in London would be the bus rapid transit system, a $500 million project; and, second, the Adelaide Street underpass, which is a $50 million project. We see great alignment with the current

Il pourrait cependant y avoir d'autres programmes semblables, ou encore on pourrait peut-être accroître les portions de cette taxe qui sont distribuées pour permettre un financement plus prévisible, et un financement qui serait versé directement au monde municipal et qui ne transiterait pas par des considérations politiques, comme c'est le cas quand on passe par les provinces dans l'attribution des projets; c'est là que cela devient plus compliqué. Cela devient politique, effectivement.

[*Traduction*]

Le président : Les représentants de la Ville de London ont-ils des commentaires à formuler au sujet de la question de la sénatrice Eaton?

M. Brown : Bien entendu, plus on a d'autonomie, mieux c'est, et nous militons fortement en faveur de cette autonomie par l'intermédiaire du Caucus des maires des grandes villes de la FCM. Je pense que nous arrivons à nous faire entendre.

Nous avons parlé de l'importance d'investir dans le logement abordable. Un engagement de plusieurs milliards de dollars a été fait à cet égard. Nous avons abordé l'importance d'investir dans les infrastructures, et nous avons vu des engagements importants à l'égard de choses comme les infrastructures et le transport en commun.

La sénatrice Eaton : Oui, vos priorités sont harmonisées avec celles du gouvernement, mais qu'arriverait-il si vous, la Ville de London, décidiez que vous vouliez des logements sociaux, qu'il s'agissait de votre grande priorité pour les cinq prochaines années, et que le gouvernement de l'Ontario disait : « Notre priorité, c'est plutôt la construction d'un engin spatial dans votre environnement », ou je ne sais quoi, mais que ses priorités n'étaient pas harmonisées avec les vôtres? Subitement, le versement des fonds pourrait cesser.

Ce que je vous dis, c'est que tout va bien si l'ensemble des priorités des gouvernements provincial et fédéral sont harmonisées avec les vôtres, mais vous, qui êtes redevable aux électeurs, si vos priorités ne correspondent pas à celles des gouvernements, n'êtes-vous pas dans le pétrin? N'êtes-vous pas plus vulnérables?

M. Brown : Vous avez entendu les pourcentages : 9 p. 100 des taxes sont perçus par la municipalité, et les 91 p. 100 restants sont perçus par les gouvernements fédéral et provincial. Nous devons travailler en partenariat. Certains des partenaires perçoivent 91 p. 100 des taxes, et l'un des partenaires en perçoit 9 p. 100, alors, en théorie, nous pouvons être désavantagés.

Toutefois, je peux vous dire d'emblée qu'à London nos deux principales priorités sont le réseau de transport rapide par autobus — un projet de 500 millions de dollars — et le passage inférieur de la rue Adelaide, qui est un projet de 50 millions de dollars. Nous observons une excellente harmonisation avec les

federal government phase two funding priorities as well as at the provincial level.

What we have had to do is work within the environment, the reality that we find ourselves in, but it seems to be working. If you have a better option, I'd love to hear it. But we are at a disadvantage because we collect a small amount of the taxes, and we are responsible for a significant amount of the infrastructure maintenance and repair.

We have infrastructure deficits in our communities right across the country, but we're working towards sustainability. The way we work towards sustainability is a flow of predictable funding like the gas tax and some of the other programs.

[*Translation*]

Senator Moncion: I quite liked the comments made about a more integrated approach based on infrastructure in the long term.

You said, for Vancouver, that it was not so much the delivery of the funds that was important, in terms of speed, it was alignment with projects. You also spoke about the new approach that seems to be more structured, with a more long-term perspective for projects in the pipeline and projects that you would like to set up.

How do you incorporate that into infrastructure renewal? I am comparing your comments and the condition of the roads and the sewers and all that, in relation to all the projects so much has been said about. In rural communities, how could you plan your activities and other actions so that you are also in a position to benefit from this long-term planning that could possibly help you in the projects you are talking about?

My question therefore relates to everything involved in the planning and the work you do, in each of your municipalities, to benefit from the existing funds and move forward with your projects.

[*English*]

Mr. Dobrovolny: When we do our long- and medium-range capital planning, we have many needs, as everyone does, but we do have priorities. Our first priority is the renewal of aging infrastructure. Our first priority is always that we look after what we have first. We keep it in a state of good repair, and that is a challenge. Our next priorities are to accommodate growth and to look at transformational change. Because of the tight competition that we have and the many competing needs, all of the projects that we bring forward advance all three of those goals.

priorités en matière de financement de la deuxième étape de l'actuel gouvernement fédéral ainsi qu'avec les priorités du gouvernement provincial.

Ce que nous avons dû faire, c'est travailler à l'intérieur de notre environnement, le contexte dans lequel nous évoluons, mais cela semble fonctionner. Si vous avez une meilleure option, je serais ravi de l'entendre. Toutefois, nous sommes désavantagés parce que nous percevons une petite part des taxes et que nous sommes responsables d'une part importante de l'entretien et de la réparation des infrastructures.

Nous avons des déficits au chapitre des infrastructures dans nos collectivités partout au pays, mais nous travaillons pour accroître la durabilité. Le moyen qui nous permettra d'y arriver est un afflux de financement prévisible, comme la taxe sur l'essence et certains des autres programmes.

[*Français*]

La sénatrice Moncion : J'ai beaucoup aimé les commentaires qui ont été faits en ce qui a trait à l'approche plus intégrée en fonction des infrastructures à long terme.

Vous avez mentionné, pour la ville de Vancouver, que ce n'était pas autant le déboursement des fonds qui était important en termes de rapidité, mais bien l'alignement des projets. Et vous avez parlé de la nouvelle approche qui semble être plus structurée, avec une perspective à plus long terme des projets qui s'en viennent et des projets que vous voulez mettre sur pied.

Comment intégrez-vous dans cela le renouvellement des infrastructures? Je fais le rapprochement entre vos commentaires et l'état des routes, l'état des égouts et tout cela, par rapport à tous les fameux projets. Au niveau rural, comment est-ce que vous pourriez planifier vos activités ou d'autres actions pour pouvoir être en mesure, vous aussi, de bénéficier de cette planification à long terme qui pourrait possiblement vous aider dans vos fameux projets?

Ma question porte donc sur tout ce qui entoure la planification et le travail que vous faites, dans chacune de vos municipalités, pour bénéficier des fonds existants et faire avancer vos projets.

[*Traduction*]

M. Dobrovolny : Quand nous effectuons notre planification des immobilisations à long et à moyen terme, nous avons de nombreux besoins, comme tout le monde, mais nous avons des priorités. La première, c'est le renouvellement des infrastructures vieillissantes. Notre plus grande priorité consiste toujours à nous occuper d'abord des infrastructures que nous avons. Nous les gardons en bon état, et c'est difficile. Nos priorités suivantes consistent à tenir compte de la croissance et à étudier le changement transformationnel. En raison de la concurrence féroce que nous livrons et de nos nombreux besoins divergents,

tous les projets que nous menons favorisent l'atteinte de ces trois buts.

We look at how we can create synergy. I mentioned the Cambie Bridge and the Arbutus Greenway. We have a bridge that needs seismic and aging infrastructure upgrading. We said, "How can we also create a greenway there for walking and cycling so we can get transformational change?" If we have a project that only achieves one of those goals, it doesn't make it into the top echelon, but we start with asset management and aging infrastructure replacement.

Nous étudions les façons dont nous pouvons créer une synergie. J'ai mentionné le pont de la rue Cambie et l'Arbutus Greenway. Nous avons un pont qui a besoin d'une mise à niveau de ses mesures de protection parasismiques et de son infrastructure vieillissante. Nous demandons : « Comment pouvons-nous également y aménager un couloir de verdure pour la marche et le cyclisme afin que nous puissions obtenir un changement transformationnel? » Si nous avons un projet qui nous permet d'atteindre un seul de ces buts, il ne se rend pas aux échelons supérieurs, mais nous commençons par la gestion des actifs et le remplacement des infrastructures vieillissantes.

Our concern is water and sewer. We are at half a per cent a year replacement. Next year we will be at 0.7 per cent, but we need to be at 1 per cent. That is where we look at different programs that are available and say, "How can we make some transformational change with green infrastructure and change the way we design our systems so we don't have to put in as many big pipes?" But we still always target the oldest pipes first. We try to combine work, so when we dig the street, we replace water, sewer and pave all at once. We call it a dig-once policy. It doesn't seem like it because we're always digging something, but it is a dig-once policy.

Ce qui nous préoccupe, ce sont les eaux et les égouts. Notre taux de remplacement annuel est à un demi-pour cent. L'an prochain, nous en serons à 0,7 p. 100, mais nous devons atteindre un taux de 1 p. 100. C'est là que nous étudions les divers programmes qui sont offerts et que nous disons : « Comment pouvons-nous apporter un changement transformationnel grâce à des infrastructures écologiques et changer notre façon de concevoir nos réseaux de sorte que nous n'ayons pas à intégrer autant de gros tuyaux? » Toutefois, nous ciblons tout de même toujours les plus vieux tuyaux en premier. Nous tentons de combiner les travaux afin que, lorsque nous creusons la rue, nous remplacions les aqueducs, les égouts et la chaussée tout en même temps. C'est la politique selon laquelle il ne faut creuser qu'une seule fois. On ne dirait pas, car nous sommes toujours en train de creuser quelque part, mais cette approche consiste à ne creuser qu'une seule fois.

We also target the areas that have the most development so we can get developers to help contribute to it as well. So we're replacing old infrastructure and looking at different ways to do business and at development to pay as much as we can. And we are looking at partners like provincial and federal.

Nous ciblons également les secteurs qui favorisent le plus le développement afin que nous puissions amener les promoteurs à contribuer eux aussi aux infrastructures. Alors, nous remplaçons les vieilles infrastructures et étudions diverses manières de faire des affaires et divers projets de développement afin de payer le plus possible, et nous cherchons à établir des partenariats, par exemple avec les gouvernements provincial et fédéral.

That's part of that lead time. I understand there is a lot of interesting concern about why it took so long and why things can't get going faster. In anything we do in life, if we start-stop, change directions, start-stop, change directions, it's very hard to get that momentum going. Once we have that program in place, which we do now — we have projects that can be completed this year. We have a 12-month construction schedule. We have a whole list of projects for next year and every year after that.

Cela fait partie du délai d'exécution. Je crois savoir qu'il y a beaucoup de préoccupations intéressantes au sujet des raisons pour lesquelles un projet a été aussi long et pourquoi les choses ne peuvent pas se faire plus rapidement. Dans tout ce que nous faisons dans la vie, si nous nous mettons en marche, que nous nous arrêtons encore pour changer de direction, que nous reprenons le mode marche-arrêt, que nous changeons encore de direction, il est très difficile de partir sur une lancée. Une fois que nous avons mis le programme en place, et nous l'avons maintenant fait... Certains de nos projets pourront être achevés cette année. Notre calendrier de construction s'étend sur 12 mois. Nous avons dressé toute une liste de projets pour l'an prochain et pour chacune des années suivantes.

The Chair: Does the City of London have any comments?

Le président : Les représentants de la Ville de London ont-ils des commentaires à formuler?

Mr. Brown: I appreciate the points being raised. Operating costs are significant. When we deal with big projects like the ones we've been talking about today, I can certainly appreciate a desire to go to a 40-40-20 split because we have to remember that all of the operating costs and maintenance costs are then left with the municipality and equate to about a one third, one third, one third anyway.

One of the biggest challenges we have had to tackle over the past 15 years is a water, waste water infrastructure deficit. How do we tackle that? Through funding partnerships with the provincial and federal governments but also through significant increases in our water and waste water rates over a 15-year period to the tune of 7.5 to 8.5 per cent annually. Residents found many cost reductions from a conservation perspective to deal with that, but it took us about 15 years to get to a level of sustainability where we can look at a 2 or 3 per cent increase in those areas.

They are not exciting areas to look at there. Certainly they are realities that communities are faced with, and if we don't keep our eye on these infrastructure deficits, there can be a significant impact over the long term.

We talked about road repair in the past series of questions. I can tell you that we have now turned our attention to our infrastructure deficit when it comes to roads and transportation, and we will have to put in place similar strategies that we did with water and waste water to ensure we're planning for the long term.

[*Translation*]

Mr. Desjardins: Thank you for this question. This is one of the concerns in rural communities. The federal government now requires that an asset management plan be prepared in order to access the Federal Gas Tax Fund. The big municipalities are used to doing this and have the expertise for it, and it has become a management tool. That is not at all the case for small municipalities. This year, our association created a training program, in collaboration with several partners, including the Federation of Canadian Municipalities, the Canadian Intergovernmental Affairs Secretariat, or CIAS, and New Brunswick's community colleges, to assist municipalities. Over 85 per cent of our members participated in it, and the other 15 per cent already have internal programs. That meets a need and sets out targets to achieve and funds to obtain for replacing infrastructure.

M. Brown : J'apprécie les questions qui sont soulevées. Les coûts d'exploitation sont importants. Lorsque nous avons affaire à de grands projets comme ceux dont nous discutons aujourd'hui, je peux certainement comprendre que l'on souhaite passer à une répartition de 40-40-20, car nous ne devons pas oublier que tous les coûts d'exploitation et d'entretien incombent ensuite à la municipalité et équivalent à environ un tiers, un tiers, un tiers de toute manière.

L'un des plus gros défis que nous avons dû tenter de relever au cours des 15 dernières années, c'est le déficit au chapitre des infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées. Comment pouvons-nous relever ce défi? Grâce à des partenariats de financement avec les gouvernements provincial et fédéral, mais aussi grâce à des augmentations importantes de nos tarifs liés à l'eau et aux eaux usées — de l'ordre de 7,5 à 8,5 p. 100 par année — sur une période de 15 ans. Les résidants ont trouvé de nombreuses réductions de coûts du point de vue de la conservation afin de faire face à ces augmentations, mais il nous a fallu environ 15 ans pour atteindre un degré de durabilité nous permettant d'envisager une augmentation de 2 ou 3 p. 100 dans ces domaines.

Ce ne sont pas des domaines passionnants à examiner. Certes, ce sont des réalités auxquelles font face les collectivités, et, si nous ne gardons pas l'œil sur ces déficits en matière d'infrastructures, cela pourra avoir des conséquences importantes à long terme.

Nous avons abordé la réparation des routes dans le cadre de séries de questions passées. Je peux vous dire que nous avons maintenant tourné notre attention vers notre déficit au chapitre des infrastructures routières et de transport et que nous allons mettre en place des stratégies semblables à celles que nous avons utilisées dans le cas de l'eau et des eaux usées afin de nous assurer d'effectuer une planification à long terme.

[*Français*]

M. Desjardins : Je vous remercie de cette question. C'est l'une des préoccupations du milieu rural. Le gouvernement fédéral exige maintenant à ce qu'un plan de gestion des actifs soit élaboré pour accéder au Fonds de la taxe sur l'essence fédéral. Les grandes municipalités ont l'habitude et l'expertise pour le faire, et c'est devenu un outil de gestion. Ce n'était pas du tout le cas pour les petites municipalités. Notre association a créé cette année un programme de formation, en collaboration avec plusieurs partenaires, y compris la Fédération canadienne des municipalités, le Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes (SAIC) et les collèges communautaires au Nouveau-Brunswick, en faveur des municipalités. Plus de 85 p. 100 de nos membres y ont participé, et l'autre 15 p. 100 a déjà des programmes à l'interne. Cela répond à un besoin et présente des cibles à atteindre et des fonds à obtenir pour remplacer les infrastructures.

People are afraid of this, particularly in rural communities. When you start talking about cost-sharing, such as a 40-40-20 division, for a small municipality like the one where I am the mayor, 27 per cent of contributions in a multi-million dollar infrastructure program is enormous. With the asset management program, we have tried to create a management tool, but we want to avoid it being a way for governments to relieve themselves of responsibility for providing shared-cost programs. In other words, go and tax your residents so you have funds in reserve that will be used to replace your infrastructure, and you will eventually be able to fund it. That is a recipe for grabbing more taxes from taxpayers who are already heavily taxed at the municipal level. That is why it is important for the new federal-provincial infrastructure agreements to provide three-year plans and depoliticize the process of allocating funds. The most important point is predictability. If an obligation to have an asset management plan is created, then the counterpart is that there also has to be a provision that funds will be available to meet those requirements.

In the gas tax program, we have to submit a five-year plan, which can be varied during that period, but it specifies where the funds will be spent. That formula has been a beneficial one for small municipalities. The big cities, in New Brunswick's experience, carry more political clout than the small rural municipalities, for obvious reasons — there are more people, more voters, more seats, and more power. For them, influencing the political system to get funds for replacing infrastructure works through political alliances, which should not be the case, because the public needs infrastructure. The good thing about the Gas Tax Fund is that it has depoliticized access to those funds. That is what we are trying to do with the new program, and it is a considerable feat. We have no choice but to take that path, because if we are required to create asset management programs, we will have to allocate the corresponding funds for replacing infrastructure.

Senator Moncion: Infrastructure deterioration is one of the problems we have had over the years. It gets built, it deteriorates, and nothing gets done to maintain it. Then we find ourselves with no planning done and everything has to be changed. These are old buildings that get run down. If the old buildings are properly maintained, we can keep them for a much longer time, but we will have to spend 10 times more money, because everything will have to be replaced. The planning for the gas tax is a much more intelligent way to use these funds and get people to do the planning.

Mr. Dion: Yes, you have accurately identified the problem. If the municipalities are dependent on funding programs, when they make plans for what they are going to do, asset management is a smart way to administer public infrastructure and to effectively and efficiently manage what we have. When we plan

Cela fait peur, particulièrement dans le milieu rural. Lorsqu'on en arrive à parler des partages, comme le partage 40-40-20, pour une petite municipalité comme celle dont je suis le maire, 27 p. 100 de contributions dans un programme d'infrastructure de millions de dollars, c'est immense. Avec le programme de gestion des actifs, nous avons cherché à créer un outil de gestion, mais nous voulons éviter que ce soit une façon pour les gouvernements de s'exonérer de la responsabilité de prévoir des programmes à frais partagés. En d'autres mots, faites des ponctions fiscales chez vos citoyens pour mettre en réserve des fonds qui seront utilisés pour remplacer vos infrastructures et, éventuellement, vous pourrez les financer. C'est une recette pour taxer davantage les contribuables qui, au niveau municipal, le sont déjà beaucoup. De là l'importance pour le nouveau programme d'ententes fédérales-provinciales des infrastructures de prévoir des plans sur trois ans et de dépolitiser les processus d'attribution des fonds. C'est la prévisibilité qui est le point le plus important. Si on crée une obligation de gestion d'actifs de l'autre côté, il faut aussi prévoir que les fonds seront disponibles pour répondre aux les exigences.

Dans le programme du Fonds de la taxe sur l'essence, on doit soumettre un plan quinquennal qu'on peut faire varier pendant cette période, mais qui spécifie où les fonds seront versés. Cette formule a été salutaire pour les petites municipalités. Les grandes cités, selon une expérience au Nouveau-Brunswick, pour des raisons évidentes — il y a plus de gens, plus d'électeurs, plus de sièges, plus de pouvoir —, ont un plus grand poids politique que les petites municipalités rurales. Pour elles, influencer le système politique afin d'obtenir des fonds pour remplacer les infrastructures va au gré des alliances politiques, ce qui ne devrait pas être le cas, parce que les citoyens ont besoin d'infrastructures. Le Fonds de la taxe sur l'essence a ceci de bon, c'est qu'il a dépolitisé l'accès à ces fonds. C'est ce qu'on cherche à faire avec le nouveau programme, et c'est un tour de force. Nous n'avons pas le choix d'aller dans cette direction, parce que si on nous oblige à créer des programmes de gestion d'actifs, il faudra consacrer les fonds qui y correspondent pour remplacer les infrastructures.

La sénatrice Moncion : La détérioration des infrastructures est l'un des problèmes qu'on a connus au cours des années. Elles sont installées, se détériorent et rien n'est fait pour les maintenir en état. On se retrouve alors sans planification et il faut tout changer. Ce sont de vieux édifices qu'on laisse aller. Si les vieux édifices sont bien entretenus, nous pourrons les garder beaucoup plus longtemps, mais il faudra verser 10 fois plus d'argent, parce qu'il faudra tout remplacer. La planification de la taxe sur l'essence est une façon plus intelligente d'utiliser ces fonds et d'amener les gens à faire de la planification.

M. Dion : Effectivement, vous avez bien cerné la problématique. Si les municipalités sont dépendantes des programmes de financement, et lorsqu'elles prévoient faire des interventions, la gestion des actifs est une façon intelligente d'administrer les infrastructures publiques, et de gérer

what is to be done, if we are not able to get the necessary contributions at the right time, it will deteriorate, and at that point it may be preferable to let it collapse, because it is no longer worth the investment. We will invest somewhere else, because there will be a chance of extending the lifespan. That is the kind of approach.

However, the lack of foreseeability and access to sufficient funds often stops it from happening. That is one of the important problems we are facing. Often, there is infrastructure and action that should come from the provincial government, because it may own a road nearby, and so on. There is overlap and it is essential that there be coordination, and that presents challenges, as does the question of transparency and the need to set clear objectives and criteria tailored to our situations. At present, there are gaps, and these are also essential and crucial factors.

[*English*]

Senator Neufeld: Thank you. This is a very interesting discussion.

I was the mayor of a small community at one time, dealing with the province and the federal government. I've been in the provincial legislature where I've had to deal with it the other way around. So I know how politics go, and I can certainly understand Mr. Desjardins' dilemma when he speaks about it.

I have been that way for a long time, as Senator Eaton, that these funds should be made available. Mayors always tell me that they're the closest to the people. They're the ones that know what happens, so I would say give it to them and let them make it happen.

From what I understand, I don't think the Mayor of London agrees with what you're saying about just giving a pot of money and letting the local people decide. What bigger changes would you make if you had the ability to do that? What changes would you recommend, I should say, to the federal government instead of Ottawa deciding where the money should be spent? Can you give me some sense — all three of you — about what changes you would like to see?

The Chair: Start with Vancouver.

Mr. Dobrovolny: Your question was if there was that allocation, how would we change our business as a result?

efficacement et de façon efficiente ce que nous avons. Lorsqu'on prévoit des interventions, si on ne réussit pas à obtenir les contributions nécessaires au bon moment, il y aura détérioration et, à ce moment-là, il est peut-être préférable de laisser tomber, parce que l'investissement ne vaudra plus la peine. On ira investir ailleurs, parce qu'on aura la chance d'accroître la durée de vie. C'est une telle logique.

Cependant, l'absence de prévisibilité et d'accès à des fonds suffisants empêche souvent d'y arriver. C'est l'un des problèmes importants auxquels nous faisons face. Souvent, il y a des infrastructures et des interventions qui doivent venir du gouvernement provincial, parce que ce dernier est peut-être propriétaire d'une route à proximité, et cetera. Il y a un chevauchement et une coordination essentielle qui doit se faire, et cela pose des défis, tout comme la question de la transparence et la nécessité de fixer des objectifs et des critères clairs et adaptés à nos réalités. À l'heure actuelle, il y a des lacunes, et ce sont aussi des éléments essentiels et cruciaux.

[*Traduction*]

Le sénateur Neufeld : Merci. C'est une discussion très intéressante.

J'ai été maire d'une petite collectivité à un certain moment, et j'ai eu affaire avec la province et le gouvernement fédéral. J'ai fait partie de l'assemblée législative provinciale, où nous devions nous occuper de la situation de l'autre point de vue. Alors, je sais comment fonctionne la politique, et je peux certainement comprendre le dilemme de M. Desjardins quand il en parle.

Comme la sénatrice Eaton, je me dis depuis longtemps que ces fonds devraient être mis à disposition. Les maires me disent toujours qu'ils sont les plus proches des gens. Ce sont eux qui savent ce qui se passe, alors je dirais qu'on devrait leur donner l'argent et les laisser concrétiser les projets.

À ce que je crois comprendre, je ne pense pas que le maire de London souscrive à votre suggestion de donner tout simplement une cagnotte aux gens de la localité et de les laisser prendre les décisions. Quels grands changements apporteriez-vous si vous aviez la capacité de faire cela? Quels changements recommanderiez-vous, je dirais, au gouvernement fédéral au lieu que ce soit Ottawa qui décide où l'argent devrait être dépensé? Pouvez-vous me donner une idée — vous trois — au sujet des changements que vous souhaiteriez?

Le président : Commençons par les représentants de la Ville de Vancouver.

M. Dobrovolny : Vous nous demandez comment nous modifierions nos activités en conséquence si cet argent était affecté?

Senator Neufeld: I understand that change. Regarding getting the money, I don't know that will ever happen. But what changes now, from phase one to phase two, would you like to see, or are there any changes you would like to see? Are you comfortable and happy with the way these funds are being delivered, or is there something you would like to see change to make it more efficient? That's what we're trying to get at so we have don't have a whole bunch of money left over at the end of the year which the government has now. There's a whole pocket full of money that they couldn't get out the door.

Mr. Dobrovolny: I think the program as laid out, described and structured can be very effective. I think the key will be that all of us at the local, the provincial and federal levels implement it in an expedited way.

We have goals and objectives. We have programs made available to us. We have a process to work through the provincial governments to bring them forward. If we don't hit any of the pitfalls that have been described, I think we can deliver on a tremendous number of projects very quickly.

If we suffer a misalignment at the provincial level, that could stop these programs and funds from rolling out. If provincial and federal objectives sometimes go awry, then programs and projects could stop dead in their tracks. I think the way the system is set up it has every chance of success and risks for failure, and I think those risks have all been well described around the table.

From our perspective, we're hopeful because the goals and objectives align. We have projects now that are in with the provincial government. They haven't been communicated yet to the federal government.

Our indication from the federal government is that when they receive those lists, they'll be looking more at a yes-no than an opportunity to reprioritize and reprogram them. What has been described to us is that it is more of a check-in as the project lists come in, as the project lists have been prioritized by the provincial and local governments.

Senator Neufeld: You're happy with the way it is. No changes. I got that.

How about London?

Mr. Brown: Well, of course, more autonomy. I certainly appreciate your question. Let the communities that are closest to the issue make the big decisions. That's answer number one.

Le sénateur Neufeld : Je comprends ce changement. Concernant l'obtention de l'argent, je ne suis pas certain que cela arrivera un jour. Toutefois, quels changements, de la première à la deuxième étape, souhaiteriez-vous, ou bien souhaiteriez-vous que des changements soient apportés? Êtes-vous à l'aise avec la façon dont ces fonds sont versés et en êtes-vous heureux, ou bien y a-t-il quelque chose que vous voudriez voir changer afin de rendre le processus plus efficient? C'est l'objectif que nous tentons d'atteindre, afin que nous n'ayons pas tout un tas d'argent restant à la fin de l'année, dont le gouvernement dispose maintenant. Ses poches sont remplies d'argent qu'il ne peut pas affecter.

M. Dobrovolny : Je pense que le programme, tel qu'il est exposé, décrit et structuré, peut être très efficace. Selon moi, la clé consistera à ce que nous tous, aux échelons local, provincial et fédéral, le mettions en œuvre de manière accélérée.

Nous avons fixé des buts et des objectifs. Des programmes sont mis à notre disposition. Nous avons un processus à suivre au gouvernement provincial afin de les présenter. Si nous ne rencontrons aucune des difficultés qui ont été décrites, je pense que nous pouvons mener à bien un nombre exceptionnel de projets très rapidement.

Si nous sommes mal harmonisés à l'échelon provincial, cela pourrait arrêter le déploiement de ces programmes et de l'affectation de ces fonds. Si les objectifs provinciaux et fédéraux sont parfois contrecarrés, les programmes et les projets pourraient s'arrêter net. Je pense que la façon dont le système est conçu lui donne toutes les chances de succès et tous les risques d'échec, et, selon moi, ces risques ont tous été bien décrits par les personnes ici présentes.

De notre point de vue, nous sommes pleins d'espoir, parce que les buts et les objectifs sont harmonisés. Certains de nos projets ont maintenant été soumis au gouvernement provincial. Ils n'ont pas encore été communiqués au gouvernement fédéral.

L'indication que nous recevons du gouvernement fédéral, c'est que, une fois qu'il aura reçu ces listes, il envisagera l'approbation ou le refus des projets plutôt qu'une possibilité de modifier leur ordre de priorité et leur programme. Ce qui nous a été décrit, c'est le fait qu'il s'agit davantage d'une vérification à mesure que la liste de projets est présentée, car les projets figurant sur ces listes ont été classés par ordre de priorité par le gouvernement provincial et l'administration locale.

Le sénateur Neufeld : Vous en êtes satisfait tel qu'il est. Aucun changement. J'ai compris.

Qu'en est-il des représentants de la Ville de London?

M. Brown : Eh bien, bien entendu, il faudrait plus d'autonomie. J'apprécie certainement votre question. Laissez les collectivités qui sont les plus proches de l'enjeu prendre les grandes décisions. Voilà la première réponse.

The other thing we would like — certainly the Big City Mayors' Caucus, through FCM, advocated for it — is a 50 per cent funding model. We pushed for that for phase two. I think the compromise was a 40 per cent funding model. That helps with the challenges we face through the operation afterward, but it's not all the way there.

Lastly, I think we need to see contingency plans developed for the future years in these funding programs. If there is a backlog of dollars that have not gone through to the municipalities, what are we going to do about it in year three, four, five or ten to make sure we can deal with that and get the projects done on time?

Finally, we haven't talked a lot about housing, but I would like to talk about housing for one moment. We have a $250 million infrastructure deficit in our housing programs. We have about 2,300 people on our wait list. The average wait time for a family is one and a half years. We made a request for $20 million dollars in federal funding. Part of that request was to receive the first $10 million right away, within the first five years. That is in line with what we did through BCMC as well. The sooner those dollars can flow, the sooner we can address the maintenance needs on our existing affordable housing projects. We can also then deal with the deficit we have with the people on the wait list. We need to fix the stock we have, but we need to build much more. I would like to see the dollars flow sooner and know that you'll hear from BCMC and FCM during the next round of budget talks as well to make sure we get those dollars flowing.

[*Translation*]

Mr. Desjardins: Your question is eminently political. What would we do to improve the system? As the president of an association of municipalities, and having collaborated with other municipal associations in New Brunswick to try to persuade the provincial government to involve us in developing federal-provincial agreements, I think the priority would be to require that the municipal associations, or the municipalities and their representatives, be parties to the federal-provincial agreements.

We were consulted with a very short deadline. We voiced our complaints, and the result does not always fit our situation. Some partners were satisfied with an agreement that was signed without the agreement of the municipalities. You are asking me today what should be changed; I will tell you that the very first thing is to make sure that the municipalities sign the federal-provincial agreements. Municipalities deliver the services, but

L'autre chose que nous aimerions obtenir — assurément, le Caucus des maires des grandes villes, par l'entremise de la FCM, a milité en faveur de ce changement —, c'est la création d'un modèle de financement à 50 p. 100. Nous l'avons réclamé pour la deuxième phase. Je crois qu'on a fait le compromis d'un modèle de financement à 40 p. 100. Cela nous aide à relever les défis opérationnels par la suite, mais ce n'est pas encore parfait.

Enfin, je crois qu'il faut élaborer des mesures de prévoyance pour les années à venir relativement à ces programmes de financement. S'il y a des sommes accumulées qui n'ont pas été transmises aux municipalités, qu'allons-nous faire avec ces fonds dans 3, 4, 5 ou 10 ans pour nous assurer de pouvoir gérer cette situation et réaliser les projets à temps?

Pour terminer, nous n'avons pas beaucoup abordé la question du logement, mais j'aimerais prendre un peu de temps pour le faire. Nous avons un déficit de 250 millions de dollars relativement aux infrastructures dans nos programmes de logement. Il y a environ 2 300 personnes sur les listes d'attente. En moyenne, une famille demeure sur la liste pendant un an et demi. Nous avons demandé 20 millions de dollars au fédéral. Nous souhaitions recevoir une première tranche de 10 millions de dollars au cours des cinq premières années. Cela correspond à nos démarches entreprises au sein du CMGV. Plus tôt, nous recevrons ces sommes, plus vite nous pourrons satisfaire aux besoins en entretien de nos parcs de logement abordable existants. Nous pourrons aussi nous attaquer au problème du manque de logements et à celui de la liste d'attente. Nous devons réparer les immeubles que nous avons, mais nous devons aussi en construire beaucoup d'autres. J'aimerais que les sommes soient versées plus rapidement et avoir l'assurance que vous convoquerez aussi des représentants du CMGV et de la FCM au cours des prochains pourparlers sur le budget pour faire en sorte que ces sommes commencent à être transférées.

[*Français*]

M. Desjardins : Votre question est éminemment politique. Que ferions-nous pour améliorer le système? En tant que président d'une association de municipalités, et pour avoir collaboré avec d'autres associations municipales au Nouveau-Brunswick dans le but de tenter de convaincre le gouvernement provincial de nous impliquer dans l'élaboration des ententes fédérales-provinciales, je crois que la priorité serait d'exiger que les associations municipales, ou les municipalités et leurs représentants, soient signataires des ententes fédérales-provinciales.

Nous avons été consultés à très brève échéance. Nous avons fait part de nos doléances, et le résultat n'est toujours pas adapté à notre réalité. Certains partenaires se sont satisfaits d'une entente conclue sans l'accord du monde municipal. Vous me demandez aujourd'hui ce qui devrait être modifié; je vous dis qu'il faudrait, en tout premier lieu, s'assurer que les municipalités signent les ententes fédérales-provinciales. Le

they are not parties to the agreements that set the terms for the services. That is a bit unrealistic.

[*English*]

Senator Neufeld: Regarding water and sewer — and I'm dating myself because it has been awhile since I was a mayor of a community — when a subdivision is built in a city, whoever builds it and sells those lots to make a profit also pays for all the facilities that were put in. That is, the streets, paving, water and sewer, the lights, all of those things.

The city then begins taxing that. The homeowner has paid for everything up front in the price of that lot. It is all put in there for the city to start with.

No? You're shaking your head.

Mr. Dobrovolny: Currently, we're not able to fund all of that because we also bring affordable housing and child care into the mix. Roughly in the order of half of the development revenue coming in to the City of Vancouver, which could otherwise be used to fund some of the infrastructure requirements, is going into affordable housing and child care.

Senator Neufeld: Is water and sewer not supposed to be funded on a foot frontage basis that accepts the debt charge in those things? You tax that but take that money and spend it on other things; is that correct?

Mr. Dobrovolny: Our development cost charges are not fully funding all the growth charges, as our CFO mentioned. The equation doesn't work. If we look at all of our needs, including infrastructure and the social needs, the equation doesn't work at the municipal level. When you broaden it out to the other levels of government, it generates tremendous economic activity, which is why we have been leading the country for many years in our GDP. When we look at just the municipal books, our growth doesn't cover costs.

Senator Neufeld: Regarding affordable housing — and the Mayor of London brought it up — I know that the Mayor of Vancouver said that was one of his top priorities when he became mayor. So I guess the plans must have all been in place for affordable housing in the City of Vancouver.

monde municipal livre les services, mais il n'est pas signataire des ententes qui établissent les modalités de ces services. C'est un peu irréaliste.

[*Traduction*]

Le sénateur Neufeld : En ce qui concerne le réseau d'égout et d'aqueduc — je vais trahir mon âge, parce qu'il y a longtemps que j'ai été maire d'une collectivité —, quand on aménage un lotissement dans une ville, le promoteur, qui effectue la construction et vend les lots à profit, paie aussi pour toutes les installations sur ce territoire, c'est-à-dire les rues, le pavage, le réseau d'égout et d'aqueduc, les lampadaires et ce genre de choses.

Ensuite, la ville commence à appliquer des impôts fonciers et des taxes. Les propriétaires ont payé pour tout ça au moment de l'achat du lot. Toutes ces infrastructures sont incluses au départ pour la municipalité.

N'est-ce pas le cas? Vous faites signe que non.

M. Dobrovolny : Actuellement, nous ne sommes pas en mesure de financer toutes ces installations parce que nous incluons aussi des logements abordables et des garderies. Environ la moitié, des sommes liées au développement immobilier que recueille la Ville de Vancouver, qui pourraient servir à financer une partie des infrastructures, est consacrée aux logements abordables et aux garderies.

Le sénateur Neufeld : Le réseau d'égout et d'aqueduc n'est-il pas financé en fonction de la longueur de la façade, pour ce qui est de la dette contractée à cet égard? Vous percevez des taxes pour ces infrastructures, mais vous utilisez l'argent pour payer d'autres choses. Est-ce exact?

M. Dobrovolny : Les frais liés au développement immobilier ne couvrent pas l'ensemble des coûts relatifs à la croissance, comme l'a mentionné notre directrice des finances. L'équation ne fonctionne pas. Si nous examinons tous nos besoins, y compris ceux sur le plan social et des infrastructures, l'équation ne fonctionne pas à l'échelon municipal. Si on inclut les autres ordres de gouvernement, ces projets génèrent beaucoup d'activités économiques, ce qui explique pourquoi nous nous classons dans le peloton de tête au pays depuis plusieurs années pour ce qui est de notre PIB. Quand on examine uniquement les livres de la municipalité, notre croissance ne permet pas de couvrir les coûts associés.

Le sénateur Neufeld : En ce qui concerne le logement abordable — le maire de London a abordé le sujet —, je sais que le maire de Vancouver a affirmé qu'il s'agissait d'une de ses principales priorités quand il a été élu. Donc, j'imagine que des plans relatifs au logement abordable à Vancouver étaient en place.

Can you tell me this: In phase one, was there some money for affordable housing? How well did Vancouver do in getting affordable housing off the ground and meeting those commitments?

Ms. Impey: The majority of our partnership on affordable housing has been with the province and BC Housing, but the city has stepped in. In our last capital plan, we put $125 million toward affordable housing because the funding from the federal and provincial government wasn't sufficient to really move the dial on our funding. The city also put in land that we have owned, which could be generating revenue in other ways to support the taxpayers, towards housing as well.

It's an area where the city has made the decision that it is important. It's the top issue in all of our surveys with our residents and businesses. When we do our budget surveys, housing is the top issue. So the decision was made to fund that in absence of sufficient provincial and federal funding.

Senator Neufeld: How much has been opened up? Phase one had a certain portion for affordable housing. How much has Vancouver opened up since then with that money?

Ms. Impey: How much funding have we got or how many units?

Senator Neufeld: How much affordable housing have you provided to people?

Ms. Impey: I don't have the exact number, but it is in probably in the range of 5,000 supportive units. We have had a big focus on affordable rentals through incentives to developers, and we have put in more rentals in the last five to 10 years than has happened over the last 30 years. That has been a real strategic success.

In our new housing plan, we are going to be focusing on affordable rentals, even through rental zoning, to structure certain areas of the city to only build rental to really incent that.

I think we're seeing that our developers are starting to realize that there is value in the rental market and are starting to actually support some of that, but there had been almost no purpose-built rentals in the city in the last 30 years — coming up to the last 10 years.

Pouvez-vous me dire si, dans la première phase, des sommes ont été consacrées au logement abordable? Dans quelle mesure les élus de Vancouver ont-ils réussi à lancer des initiatives relatives au logement abordable et à réaliser leurs engagements à cet égard?

Mme Impey : La majorité de nos partenariats liés au logement abordable étaient établis avec les autorités provinciales et les responsables de BC Housing, mais la municipalité est intervenue. Dans notre dernier plan d'immobilisations, nous avons consacré 125 millions de dollars au logement abordable, parce que les contributions du fédéral et du provincial n'étaient pas suffisantes pour vraiment changer les choses sur le plan du financement. La ville a aussi consenti des terrains dont elle était propriétaire, ce qui pourrait permettre de générer d'autres recettes pour appuyer les contribuables, et pourrait aussi servir au logement.

Les élus municipaux ont décidé que c'était un sujet important. C'est l'enjeu qui ressort comme le plus important d'après nos sondages menés auprès des résidants et des responsables de commerce. Quand nous menons des consultations sur le budget, le logement figure en tête des préoccupations. En conséquence, il a été décidé de consentir du financement dans ce domaine, vu que les contributions du provincial et du fédéral sont insuffisantes.

Le sénateur Neufeld : De combien parlons-nous? La première phase comprenait une certaine partie réservée au logement abordable. En quoi la municipalité de Vancouver s'est-elle améliorée à cet égard?

Mme Impey : Combien de financement avons-nous ou combien d'unités?

Le sénateur Neufeld : Combien de logements abordables avez-vous fournis aux gens?

Mme Impey : Je n'ai pas le chiffre précis sous la main, mais il est probablement d'environ 5 000 unités avec services. Nous avons vraiment mis l'accent sur les logements locatifs abordables au moyen de mesures incitatives à l'intention des promoteurs, et nous avons créé plus d'unités à louer au cours des 5 à 10 dernières années que pendant les 30 dernières années. Il s'agit vraiment d'une stratégie qui a réussi.

Dans notre nouveau plan relatif au logement, nous allons mettre l'accent sur les logements locatifs abordables, en établissant même des zones locatives, afin de structurer certains secteurs de la ville et de les réserver au logement locatif, pour vraiment favoriser la création de ce type d'habitation.

À mon avis, les promoteurs commencent à réaliser que le marché locatif peut être rentable et ils commencent à soutenir ce genre de projet, mais, pendant les 30 dernières années, jusqu'à il y a environ 10 ans, la ville n'a connu presque aucune construction de logements à vocation locative.

As we have seen with the housing crisis, I think we have determined that purpose-built rentals are absolutely critical for a municipality to have so that people can come in and feel that they are secure. If they are not able to own a home, they need to rent. Purpose-built rentals will give them that security.

It has been a big focus for us and, as Jerry mentioned, it means we have had to trade off other things in order to make that happen.

Senator Neufeld: How about the City of London?

Mr. Brown: In 2016-17 we received $9 million in total directed towards affordable housing. That's capital and operating. In 2017-18, that number was $11 million. The $20 million that I referenced in my comments previously, that's in addition to this operating and capital funding that has been made available to us.

I can tell you that on our local tax base we're making significant investments as well to our affordable housing needs, but it's not addressing the gap. We're finding that rental, particularly affordable rental housing, is very low in our community. I think I mentioned that 2,400 people are on the wait list and that there is one-and-a-half-year wait to get that addressed.

Senator Neufeld: How many doors were opened? Vancouver says about 5,000. How well did you folks do?

Mr. Brown: I don't have that number for you today. What I can do is send it when we complete this video conference.

Senator Neufeld: Okay. Thank you.

The Chair: Mr. Mayor, if you can provide additional information, we would appreciate it.

[*Translation*]

Does New Brunswick have any comments?

Mr. Dion: This not an actual problem in New Brunswick from the municipal perspective. It is virtually exclusively a provincial responsibility. The municipalities are not involved in it, except in a few rare exceptions.

En raison de la crise de l'immobilier, je crois que nous avons pu établir que les logements à vocation locative sont absolument essentiels dans une municipalité pour que des gens puissent s'y établir et sentir une certaine sécurité. S'ils ne sont pas en mesure d'être propriétaires, ils doivent louer un logement. L'existence de logements à vocation locative leur offre cette assurance.

Nous avons accordé beaucoup d'importance à cet aspect et, comme l'a mentionné Jerry, cela signifie que nous avons dû faire des compromis pour atteindre nos objectifs.

Le sénateur Neufeld : Qu'en est-il de la Ville de London?

M. Brown : En 2016-2017, nous avons reçu 9 millions de dollars consacrés au logement abordable. Cela comprend les immobilisations et le fonctionnement. Pour l'exercice 2017-2018, ce chiffre était de 11 millions de dollars. Les 20 millions de dollars que j'ai mentionnés plus tôt s'ajoutent aux sommes octroyées pour les immobilisations et les dépenses de fonctionnement que nous avons reçues.

Je peux affirmer que nous faisons des investissements importants aussi pour satisfaire nos besoins en logements abordables à partir de notre assiette fiscale locale, mais cela ne comble pas la lacune. Nous constatons que le nombre de logements locatifs, en particulier les logements locatifs abordables, est très faible dans notre collectivité. Je crois que j'ai déjà mentionné qu'il y a 2 400 personnes sur la liste d'attente, et que le délai pour obtenir un logement est d'environ un an et demi.

Le sénateur Neufeld : Combien de logements ont été ajoutés? Il y en a eu environ 5 000 à Vancouver. Qu'avez-vous obtenu comme résultat?

M. Brown : Je ne suis pas en mesure de vous donner ce chiffre aujourd'hui. Je peux vous le communiquer après avoir terminé cette vidéoconférence.

Le sénateur Neufeld : Très bien. Merci.

Le président : Monsieur le maire, si vous êtes en mesure de fournir des renseignements supplémentaires, nous vous serions reconnaissants.

[*Français*]

Le Nouveau-Brunswick aurait-il des commentaires?

M. Dion : Cette problématique n'est pas réelle au Nouveau-Brunswick du point de vue municipal. C'est une responsabilité presque exclusivement provinciale. Les municipalités n'interviennent pas en cette matière, sauf dans quelques rares exceptions.

[*English*]

Senator Gold: Most of my questions have been answered. Thank you very much, all of you, for being here.

In many ways it's very encouraging, actually, that at least from the larger cities your priorities seem to be aligned and that after the planning and engineering and other work has taken place, things have started to happen in a more stable, predictable way. It is a little less encouraging for the municipalities in New Brunswick, though.

[*Translation*]

I have two questions.

[*English*]

First, to all three of you, are there any infrastructure projects not covered by the program that are nonetheless priorities for you?

[*Translation*]

Second, I have a question for our guests from New Brunswick. You said that, ideally, you should be partners in the agreements and be considered to be a level of government. If that does not happen overnight, you said that a change of culture will still mean, at least, that you be consulted, even if that is not fully sufficient. Do you think that this change of culture will bear fruit, over the years, so that small rural municipalities' priorities will be better recognized and reflected in the projects funded through help from this program?

[*English*]

Ms. Impey: I think the way that it has been outlined, the main categories, much of what we do could fit into those categories. My fear is more the size of available funds relative to what we need to do as a city. Certainly our core water and infrastructure, environmental, et cetera, can fit in, but there are really not enough dollars set aside for the amount of gap we have on the infrastructure side.

The piece that I worry about a great deal is on climate change and seismic resilience. Those are very significant dollars in a city like Vancouver with the water surrounding it and then obviously with the earthquake risk. We simply have no capacity to deal with the size that we're talking, hundreds of millions, billions of dollars.

[*Traduction*]

Le sénateur Gold : J'ai reçu réponse à la plupart de mes questions. Je vous remercie tous d'être présents.

De bien des façons, c'est très encourageant de voir que, du moins c'est le cas dans les grandes villes, vos priorités semblent être harmonisées et que, après la planification, les travaux d'ingénierie et d'autres travaux, les choses commencent à se dérouler de façon plus stable et prévisible. Par contre, la situation est un peu moins encourageante du côté des municipalités au Nouveau-Brunswick.

[*Français*]

J'ai deux questions.

[*Traduction*]

Tout d'abord, ma question s'adresse à vous trois. Y a-t-il des projets d'infrastructure qui ne sont pas visés par le programme et qui sont quand même prioritaires pour vous?

[*Français*]

Deuxièmement, j'ai une question pour nos invités du Nouveau-Brunswick. Vous avez mentionné que, idéalement, vous devriez être partenaires des ententes et considérés comme un ordre de gouvernement. Si cela ne se produit pas demain, vous avez tout de même mentionné qu'un changement de culture fera en sorte au moins que vous soyez consultés, même si ce n'est pas ce qu'il y a de plus adéquat. Pensez-vous que ce changement de culture va porter ses fruits au fil des ans pour faire en sorte que les priorités des petites municipalités rurales soient mieux reconnues et mieux reflétées dans les projets financés à l'aide de ce programme?

[*Traduction*]

Mme Impey : À mon avis, la description des catégories principales fait en sorte qu'une bonne partie de nos projets cadrent dans ces catégories. Mes craintes sont davantage liées à la quantité de fonds disponibles pour les projets que nous devons réaliser comme ville. Assurément, les besoins essentiels en matière de réseau d'aqueduc, d'infrastructure, d'environnement et d'autres choses seront couverts, mais il n'y a vraiment pas assez d'argent de prévu pour combler la lacune qui existe du côté des infrastructures.

L'aspect qui me préoccupe beaucoup touche les effets des changements climatiques et la résilience en cas de séisme. Cela représente beaucoup d'argent pour une ville comme Vancouver, en raison des eaux qui l'entourent et, bien sûr, du risque de tremblement de terre. Nous n'avons, tout simplement, pas la capacité de payer les sommes que cela représente, soit des centaines de millions ou des milliards de dollars.

That's not just city infrastructure. Then you have private infrastructure, buildings, et cetera, and we need to figure out how we put in programs to upgrade to the earthquake levels that we need around seismic.

That's our big concern going forward. We really need to shift our thinking around some of those big dollar items coming forward.

Senator Gold: Thank you.

The Chair: London, please? Mr. Mayor?

Mr. Brown: I would echo the comments that there is good alignment with the projects, but it's the size of the funding envelope. Although we are talking about large numbers, when you have the infrastructure deficit, we always have more projects that could be invested in.

I'll give you an example of two. One is an Adelaide Street underpass. We're a city of rivers and a city of rail, so commuting across the community can be quite a challenge. That Adelaide Street underpass represents, on some days, 100 minutes of wait time for vehicles. It's bad for the environment. It's certainly bad from an emergency services perspective. It also creates challenges for our local economy. That's an example of an application that we have moved forward.

On a larger scale, the Province of Ontario is looking at high-speed rail. The last figure I saw in their budget was $11 billion budgeted for high-speed rail for phase one — Toronto, Guelph, Kitchener, Waterloo, London. It's not enough. I know we'll be looking to see if the infrastructure bank could be applied, and we'll be asking those types of questions.

This is a very important project for southwestern Ontario. It will effectively shrink the distance between those communities and fundamentally change the way that the southwest economy works as we get closer to Toronto and can be in Kitchener-Waterloo within 20 or 30 minutes, which is how long it can take just to drive across the city. So those are key areas that we'll be watching looking forward.

[*Translation*]

Mr. Desjardins: I have two comments. First, concerning the aspect that is not covered in the agreement, we said that one of the concerns in New Brunswick relates to public transit outside

Il ne s'agit pas que des infrastructures de la ville. Il y a aussi, notamment, les infrastructures privées et les édifices, et nous devons trouver une façon de mettre en place des programmes pour atteindre le degré de résistance aux tremblements de terre qu'il nous faut.

C'est une de nos grandes préoccupations pour l'avenir. Nous devons vraiment penser autrement en ce qui concerne ces dépenses importantes à venir.

Le sénateur Gold : Merci.

Le président : J'aimerais entendre le maire de London, s'il vous plaît.

M. Brown : Je me fais l'écho des commentaires selon lesquels il y a une bonne harmonisation avec les projets, mais que c'est la taille de l'enveloppe budgétaire qui pose problème. Même s'il s'agit de sommes importantes, quand il y a des lacunes en matière d'infrastructure, il y a toujours d'autres projets dans lesquels nous pourrions investir.

Je vais vous donner deux exemples. Le premier concerne un passage inférieur de la rue Adelaide. Notre ville est traversée par des rivières et des voies ferrées, donc les déplacements dans la collectivité peuvent poser des défis. Certains jours, le temps d'attente des véhicules au passage inférieur de la rue Adelaide est de 100 minutes. C'est mauvais pour l'environnement, et c'est assurément mauvais du point de vue des services d'urgence. Cette situation cause aussi des défis liés à notre économie locale. C'est un exemple de projet pour lequel nous avons présenté une demande.

À plus grande échelle, le gouvernement de l'Ontario examine des projets de train à grande vitesse. Le dernier montant que j'ai vu d'inscrit dans son budget était de 11 millions de dollars pour la première phase d'un réseau de trains à haute vitesse qui relierait Toronto, Guelph, Kitchener, Waterloo et London. Ce n'est pas assez. Je sais que nous attendrons de voir si on peut utiliser la banque de l'infrastructure, et on posera ce genre de questions.

C'est un projet très important pour la région du sud-ouest de l'Ontario. Il permettra de réduire de façon importante le temps de déplacement entre ces collectivités et changera de façon fondamentale le fonctionnement de l'économie de la région du sud-ouest en raison du rapprochement avec Toronto, et de la possibilité de se rendre à Kitchener-Waterloo en 20 ou 30 minutes, ce qui correspond au temps qu'il faut mettre parfois pour simplement traverser la ville. Il s'agit donc de secteurs clés que nous surveillerons pour l'avenir.

[*Français*]

M. Desjardins : J'ai deux commentaires. Premièrement, pour ce qui est du volet qui n'est pas couvert dans l'entente, nous avons mentionné qu'au Nouveau-Brunswick, l'une des

the four municipalities. Not having this is a handicap when it comes to development planning for our communities, whether in terms of immigration or to serve aging populations.

préoccupations est liée au transport en commun à l'extérieur des quatre municipalités. Ce manque constitue un handicap lorsqu'il s'agit de faire de la planification pour développer notre territoire, soit en matière d'immigration ou pour servir les populations vieillissantes.

There is also an imbalance among the various components. The transit component provides for $165 million over 10 years. However, it is not predicted that the municipalities' needs will be that great. We are told that after three years, it will be recalibrated, when we have taken the first steps under these programs. The $45 million over 10 years for community, culture and recreation infrastructure is definitely insufficient. We have also been told that the full infrastructure programs envelope for Canada as a whole could be spent on arenas and there still would not be enough. We understand the reality of the situation.

Il y a aussi un déséquilibre entre les différents volets. Le volet des transports en commun prévoit 165 millions de dollars sur 10 ans. Or, on ne prévoit pas que les besoins des municipalités seront aussi grands. On nous dit qu'au bout de trois ans on réajustera le tir lorsqu'on aura fait les premiers pas dans le cadre de ces programmes. Le montant de 45 millions de dollars sur 10 ans pour le programme des infrastructures communautaires, culturelles et récréatives est définitivement insuffisant. On s'est fait dire aussi que, pour le Canada tout entier, l'enveloppe complète des programmes d'infrastructure pourrait être consacrée aux arénas et qu'il en manquerait encore. Nous comprenons la réalité.

The second aspect of your question relates to changes. These agreements call for a change of culture for us. At every meeting of the provincial and municipal councils with the associations, the ministers, deputy ministers and local governments, about infrastructure and sometimes funding, the present minister has made an effort to invite as many senior managers as possible so they can learn about the new way of dealing with municipalities. The example that is always given is that they have to deal with the municipalities somewhat as the First Nations do with the government, equal to equal, and in the areas of jurisdiction that belong to us. This is a new approach, a new mindset. Of course, some senior managers are not used to this new approach, since it is a process and it does not happen overnight. From our perspective, we keep on trying, over and over. When the agreement is renewed, at the end of the first three years, if the degree of consultation is not satisfactory, we will be reporting on the lack of transparency and calling for other methods to ensure that the municipalities are always parties to the process of developing the programs.

Le deuxième volet de votre question touchait les changements. Ces ententes imposent chez nous un changement de culture. À chaque rencontre des conseils provincial et municipal avec les associations, les ministres, les sous-ministres et les gouvernements locaux sur les infrastructures et parfois les finances, le ministre actuel a fait l'effort d'inviter le plus grand nombre de cadres supérieurs pour qu'ils puissent s'éduquer sur la nouvelle façon de transiger avec les municipalités. On donne toujours l'exemple qu'il faut transiger avec les municipalités un peu comme le font les Premières Nations avec le gouvernement, d'égal à égal et dans les champs de compétence qui sont les nôtres. C'est une nouvelle approche, une nouvelle mentalité. Bien sûr, certains cadres supérieurs ne sont pas habitués à cette nouvelle approche, puisque c'est un processus et que cela ne se fait pas du jour au lendemain. Quant à nous, nous revenons à la charge encore et toujours. Lorsqu'on aura renouvelé l'entente à la fin des trois premières années, si le degré de consultation n'est pas satisfaisant, nous ferons rapport de l'absence de transparence et nous exigerons d'autres modalités pour veiller à ce que les municipalités soient toujours parties prenantes lors de l'élaboration des programmes.

In addition, experience will enable us to show that in New Brunswick, in fact, certain aspects that involve various components do not fit the reality of the local situation. For the moment, however, we are talking about it. Then, when the programs are operating, we will be able to give concrete examples.

D'ailleurs, l'usage va nous permettre de démontrer qu'effectivement, au Nouveau-Brunswick, certains aspects qui touchent différents volets ne sont pas adaptés à la réalité locale. Pour le moment, on prêche. Par la suite, lorsque les programmes seront en vigueur, on pourra donner des exemples concrets.

The Chair: I would like to hear a comment from New Brunswick about the infrastructure bank. What role could the bank play in rural communities in Canada?

Le président : J'aimerais entendre un commentaire de la part du Nouveau-Brunswick concernant la banque de l'infrastructure. Quel rôle la banque pourrait-elle jouer dans le domaine de la ruralité canadienne?

M. Dion: I think that the reason we are not talking about it is that we do not know much about it. That is the problem with the infrastructure bank. It was announced with great fanfare, while

M. Dion : Je pense que si on n'en parle pas, c'est parce qu'on ne sait pas grand-chose. C'est le problème de la banque de l'infrastructure. Elle a été annoncée en grande pompe, alors que

everyone was wondering what it is when it's at home. We don't know, and we certainly do not know where rural Canada comes into it with the bank and how we could access it. Unless we get more information, we will not be going any farther on that subject.

[*English*]

Senator Andreychuk: Thank you. I had a lot of questions that have been answered.

I hear you saying there are more needs than dollars and that you have had to adapt your needs with the priorities of this government and perhaps previous governments. That is of concern to me, having been on municipal council as has my colleague.

If we were to really respect municipal government, wouldn't we give them a gas tax or some reliable funding for infrastructure? Then they are close to the people. They would pick the priorities and be accountable for those priorities. Right now, I think we're trying to have you accountable for spending the money, but you're really not accountable for the priorities. I think one of you from B.C. said, "We adapt our reports to their expectations." It reminds me of working with NGOs in development work. They would say, "But these are not my priorities." I would say, "Just give me your form. What are your priorities? I bet I can draft them in such a way that they sound like the government priorities and we'll get the loan." I hear the same thing happening here.

It seems to me we're no further ahead. We get optimistic and then we're no further ahead because governments and their priorities will change. I think we're still caught in that conundrum, so that's one part of the difficulty.

The other difficulty that I perceive in this last go-around is that the definition of infrastructure has broadened to include even social programming. That seems to be a very clever way for the federal government to get off the hook. If we went back to traditional infrastructure, which is physical, bridges — because that's what you have all talked about — housing, roads, whatever it is, it would make the federal government responsible for social programs, and that's where the dollars are.

tout le monde se demande ce qu'elle mange en hiver. On ne le sait pas, et on ne sait certainement pas quelle est la place du Canada rural dans cette banque et comment on pourrait y accéder. À défaut d'avoir plus d'information, on n'ira pas plus loin quant à cette question.

[*Traduction*]

La sénatrice Andreychuk : Merci. On a répondu à beaucoup de mes questions.

Je vous entends dire que les sommes requises pour satisfaire les besoins sont plus grandes que celles consenties et que vous avez dû arrimer vos besoins aux priorités du gouvernement actuel, et peut-être à celles de gouvernements précédents. Cela me préoccupe, vu que j'ai déjà fait partie d'un conseil municipal, comme mon collègue.

Si nous faisions vraiment preuve de respect envers les gouvernements municipaux, ne leur donnerions-nous pas le droit d'imposer une taxe sur l'essence ou une autre forme de financement fiable pour les infrastructures? C'est l'ordre de gouvernement qui est près du public. Les responsables pourraient décider des priorités et rendre des comptes à leur égard. Actuellement, je suis d'avis que nous essayons de vous rendre responsables de la façon de dépenser l'argent, mais que vous n'êtes pas responsables d'établir les priorités. Je crois qu'un des représentants de la Colombie-Britannique a dit qu'ils adaptent leur rapport aux attentes. Cela me rappelle l'époque où je collaborais avec des responsables d'ONG concernant des projets de développement. Ils me disaient : « Mais, ce ne sont pas nos priorités. » Je répondais : « Donnez-moi votre formulaire. Quelles sont vos priorités? Je parie que je peux les intégrer dans un texte de façon à ce qu'elles correspondent aux priorités du gouvernement, et nous obtiendrons le prêt. » D'après ce que j'entends, c'est la même chose ici.

Il me semble que nous n'avons pas avancé. Il souffle un vent d'optimisme, et ensuite nous ne progressons pas en raison des changements de gouvernement et des modifications apportées aux priorités. Je crois que nous sommes encore pris dans cette situation sans issue, et c'est une des raisons qui expliquent cette difficulté.

À mon avis, l'autre difficulté qui découle de cette dernière mouture, c'est que la définition d'infrastructure a été élargie pour comprendre même les programmes sociaux. Il semble que ce soit une façon très futée pour que le gouvernement fédéral s'en lave les mains. Si on revenait à la définition conventionnelle des infrastructures, soit les ouvrages qui sont de nature physique, comme des ponts — parce que c'est ce que vous avez tous mentionné —, des logements, des routes, peu importe, cela ferait en sorte que le gouvernement fédéral serait responsable des programmes sociaux, et c'est là que se trouve l'argent.

Have you taken that approach to federal financing? This seems to have been a problem for decades.

Ms. Impey: I don't know that we can get away from different levels of government setting their priorities and their funding desires, but I think that's why we're all advocating for some standard level of funding, like a gas tax, predictable funding that recognizes there is a lot of core infrastructure that needs to be maintained. That piece shouldn't be up to changes in priorities.

Certainly as for new funding and new growth, you probably can't get away from it too much, but it would make a lot more sense to align that level of funding to the level of government that is responsible for that.

Mr. Dobrovolny: If I can add, the short answer to your question is yes. Thank you. You hit the nail on the head. I think the biggest gap maybe is in the renewal category, that regular annual work that needs to be done, whether it's on water, sewer, streets, bridges or all electrical systems. All of that. I think that's probably the biggest gap that is not clearly identified and clearly funded. It makes up an awful lot of the funding.

In terms of the priorities aligning our priorities, for Vancouver it wasn't as difficult a challenge as maybe it is for some. I think that we are striving for the same goals that the federal government has laid out in terms of climate change, greenhouse gas reduction, some of the green projects, the transportation philosophy and transit. Those do align.

It's not so much that we have had to change our priorities; those priorities fit really well with a large city, and I think certainly with transit, you're hearing it well aligned with the major cities across Canada. But the infrastructure piece, just that regular pipe replacement or road paving, that work isn't a big announcement. It's just regular work that needs to be done every year, and it's very difficult for us if we start-stop, start-stop. It needs to be regular. But yes.

The Chair: Mr. Brown?

Mr. Brown: When the gas tax was introduced in, I believe it was 2006, it was fantastic news for communities across Ontario and I'm sure across Canada.

Avez-vous adopté cette approche à l'égard du financement fédéral? Il semble que ce soit un problème qui existe depuis des décennies.

Mme Impey : Je ne sais pas si nous pouvons nous soustraire aux priorités et aux choix en matière de financement imposés par les différents ordres de gouvernement, mais je crois que c'est la raison pour laquelle nous réclamons tous un certain niveau de financement régulier, comme une taxe sur l'essence, c'est-à-dire un financement prévisible qui montre que les responsables reconnaissent qu'il y a beaucoup d'infrastructures essentielles qui nécessitent d'être entretenues. Ce volet ne devrait pas être touché par des changements apportés aux priorités.

Assurément, il ne sera probablement pas tellement possible de trop s'écarter de ce qui est en place dans le cas de nouveaux investissements et de nouvelle croissance, mais il serait beaucoup plus sensé d'harmoniser ce type de financement avec l'ordre de gouvernement qui est responsable de ces projets.

M. Dobrovolny : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, la réponse à votre question est oui. Je vous remercie. Vous êtes en plein dans le mille. Je crois que la plus grande lacune concerne la catégorie du renouvellement, des travaux annuels réguliers qui doivent être faits, qu'il s'agisse du réseau d'égout et d'aqueduc, des rues, des ponts ou des systèmes électriques. Cette catégorie englobe tout cela. Je crois qu'il s'agit probablement de la plus importante lacune qui n'est pas cernée de façon claire et pour laquelle le financement n'est pas clair non plus. Cela représente une très grande partie des sommes allouées.

En ce qui concerne les priorités et leur harmonisation, cela ne constituait pas un aussi grand défi pour la Ville de Vancouver que pour d'autres municipalités peut-être. Je crois que nous partageons les mêmes objectifs que ceux énoncés par le gouvernement fédéral en ce qui concerne les changements climatiques, la réduction des gaz à effet de serre, certains des projets écologiques, la vision relative au transport et le transport en commun. Les priorités dans ces domaines sont harmonisées.

Nous n'avons pas eu à modifier vraiment nos priorités; celles du gouvernement s'accordaient vraiment bien avec celles d'une grande ville, et je crois que, assurément, en ce qui concerne le transport collectif du moins, vous entendrez dire qu'elles sont bien harmonisées avec celles des grandes villes canadiennes. Par contre, pour ce qui est des infrastructures, qu'il s'agisse du remplacement régulier de conduites d'eau ou du pavage d'une route, ces travaux ne font pas l'objet d'une annonce importante. Ce ne sont que des travaux réguliers, qui doivent être effectués chaque année, et il nous est très difficile de les interrompre. Le financement doit être régulier, mais la réponse est oui.

Le président : Monsieur Brown?

M. Brown : Quand la taxe sur l'essence a été instaurée, je crois que c'était en 2006, c'était une excellente nouvelle pour les collectivités en Ontario et partout au Canada, j'en suis certain.

So again, my answer would be yes, more autonomy would lead to, I think, great decision making at the local level, but I think it would also lead to efficiencies in the process. We talked earlier today about how long it takes to get through a funding process, and by earmarking dollars and allowing a community to set priorities directly, efficiencies would be found.

Donc, encore une fois, ma réponse est oui. Plus d'autonomie mènerait, selon moi, à la prise d'excellentes décisions à l'échelle locale, mais je crois que cela pourrait aussi rendre le processus plus efficient. Nous avons mentionné plus tôt aujourd'hui le temps qu'il faut pour terminer un processus de financement, et, en réservant des sommes et en permettant à une collectivité d'établir directement des priorités, on pourrait réaliser des gains en efficience.

I think you also used the term "accountability," and that's extremely important, because a community like London has made very difficult, responsible decisions with regard to water and waste water, with significant increases year over year for 15 years to get to a level of sustainability. So we need to be held accountable to do something like that, but we also don't want unintended consequences to arise where we no longer have a need for significant investments on some of those broader waste water projects and no longer receive an allocation.

Je crois que vous avez aussi utilisé le terme « responsabilisation », et je crois que c'est très important, parce que les responsables d'une collectivité comme celle de London ont pris des décisions responsables et très difficiles en ce qui concerne le réseau d'aqueduc et les eaux usées, en imposant des augmentations année après année pendant 15 ans pour atteindre un degré de durabilité. Nous devons avoir l'obligation de rendre des comptes pour prendre des initiatives du genre, mais nous ne voulons pas non plus que surviennent des conséquences inattendues, qui créeraient une situation où nous n'aurions plus besoin de faire des investissements importants dans certains de ces projets d'envergure touchant les eaux usées et où les contributions s'en trouvent annulées.

I want to make a final comment about the difference between physical infrastructure and social infrastructure, I have to tell you that I was quite pleased when I saw Minister Sohi's title being announced as the Minister of Infrastructure and Communities because, really, infrastructure is at the core of building a community that has a great quality of life and that takes care of its most vulnerable. Although I see these as separate streams of funding, we do want the federal government talking about social infrastructure just as much as we want to see them talking about physical infrastructure.

Je souhaite formuler un dernier commentaire à propos de la différence entre les infrastructures physiques et les infrastructures sociales. Je dois dire que j'étais très heureux quand j'ai entendu l'annonce du titre du ministre Sohi, soit celui de ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, parce que, dans les faits, l'infrastructure est au cœur de la création d'une collectivité en mesure d'offrir une excellente qualité de vie et de prendre soin de ses membres les plus vulnérables. Même si, à mon sens, il s'agit de volets de financement distincts, nous souhaitons que le gouvernement fédéral se penche sur les infrastructures sociales autant que sur les infrastructures physiques.

The Chair: Thank you.

Mr. Desjardins?

Mr. Desjardins: I'll answer this in English because it will be better understood. You were talking about adapting the wording to the application. You have heard of creative accounting. This is more about artistic programming.

[*Translation*]

I would like to add a few comments to follow up on what Mayor Brown told us. With respect to the Gas Tax Fund, the first five-year program was a lot more restrictive and was aimed mainly at sewers and water systems. When the second phase was negotiated and the criteria were applied to other municipal infrastructure, I can tell you that the municipalities were relieved to get that decision. In my small municipality, when the second phase arrived, I was not ready to put the sewer and water infrastructure programs into action, but I had a community hall to renovate. That allowed us to build what I would call "a jewel

Le président : Merci.

Monsieur Desjardins?

M. Desjardins : Vous avez mentionné le fait d'adapter le texte en fonction de la demande. Vous avez entendu parler de « comptabilité créative ». Il s'agit plutôt ici de création artistique de programmes.

[*Français*]

J'aimerais ajouter quelques commentaires pour faire suite à ce que nous a dit le maire Brown. En ce qui concerne le Fonds de la taxe sur l'essence, le premier programme quinquennal était beaucoup plus restrictif et visait surtout les égouts et les systèmes d'aqueduc. Lorsque la deuxième phase a été négociée et qu'on a appliqué les critères à d'autres infrastructures municipales, je peux vous dire que le monde municipal a accueilli cette décision avec soulagement. Dans ma petite municipalité, au moment de la deuxième phase, je n'étais pas prêt à mettre en œuvre les programmes d'infrastructures d'égout

of a hall," a real success in my small community. That is the type of flexibility that allows us to do better planning based on the priorities of the moment.

[*English*]

The Chair: Thank you very much.

Honourable senators, I think for Vancouver, London and New Brunswick, the leverage and the instrument of the Finance Committee of the Senate of Canada is basically to assist Canadians and stakeholders at all levels about determining the objectives of transparency, accountability, predictability and reliability.

[*Translation*]

Mr. Desjardins and Mr. Dion, thank you for being with us. Our objectives will always be transparency, accountability, reliability and predictability. On that note, thank you very much.

[*English*]

Honourable senators, I declare the meeting adjourned.

(The committee adjourned.)

et d'aqueduc, mais j'avais une salle communautaire à rénover. Cela a permis de construire ce que j'appellerais « un bijou de salle », un véritable succès au sein de ma petite communauté. C'est ce type de flexibilité qui nous permet de faire une meilleure planification selon les priorités du moment.

[*Traduction*]

Le président : Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs les sénateurs, je crois que, dans le cas des villes de Vancouver et de London et du Nouveau-Brunswick, le pouvoir et le mandat du Comité des finances du Sénat du Canada consistent essentiellement à aider les Canadiens et tous les intervenants à établir les objectifs liés à la transparence, à la reddition de comptes, à la prévisibilité et à la fiabilité.

[*Français*]

Messieurs Desjardins et Dion, merci de votre présence. Nous aurons toujours comme objectifs la transparence, la reddition de comptes, la fiabilité et la prévisibilité. Sur ce, merci beaucoup.

[*Traduction*]

Mesdames et messieurs les sénateurs, la séance est levée.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 25, 2018

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:52 p.m. to continue its study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program, and to consider the government response to the twelfth report of the Standing Senate Committee on National Finance, entitled *Smarter Planning, Smarter Spending: Achieving infrastructure success*, deposited with the Clerk of the Senate on February, 28, 2017.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on National Finance.

[*English*]

My name is Percy Mockler, senator from New Brunswick and chair of the committee.

I wish to welcome all of those who are with us in the room and viewers across the country who may be watching on television or online.

I would like to ask the senators to please introduce themselves.

[*Translation*]

Senator Pratte: André Pratte from Quebec.

Senator Moncion: Lucie Moncion from Ontario.

[*English*]

Senator D. Black: Doug Black, Alberta.

Senator Andreychuk: Raynell Andreychuk, Saskatchewan.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

Senator Eaton: Nicky Eaton, Ontario.

Senator Neufeld: Richard Neufeld, British Columbia.

The Chair: I would also like the recognize the clerk of the committee, Gaëtane Lemay; and our two analysts, Sylvain Fleury and Alex Smith, who team up to support the work of the committee.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 25 avril 2018

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 52, afin de poursuivre son étude du programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures et afin d'examiner la réponse du gouvernement au douzième rapport du comité, intitulé *Mieux planifier, mieux investir : Atteindre le succès en infrastructure*, déposé auprès du greffier du Sénat le 28 février 2017.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

[*Traduction*]

Je suis le sénateur Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick, et je préside le comité.

Bienvenue à tous ceux ici présents dans la salle, et à tous les Canadiens qui nous regardent, à la télévision ou en ligne.

J'aimerais maintenant demander aux sénateurs de se présenter.

[*Français*]

Le sénateur Pratte : André Pratte, du Québec.

La sénatrice Moncion : Lucie Moncion, de l'Ontario.

[*Traduction*]

Le sénateur D. Black : Doug Black, de l'Alberta.

La sénatrice Andreychuk : Raynell Andreychuk, de la Saskatchewan.

La sénatrice Marshall : Elizabeth Marshall, de Terre-Neuve-et-Labrador.

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, de l'Ontario.

Le sénateur Neufeld : Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique.

Le président : Je voudrais aussi reconnaître la greffière du comité, Gaëtane Lemay, et nos deux analystes, Sylvain Fleury et Alex Smith, qui, ensemble, soutiennent les travaux du comité.

This evening we continue, honourable senators, our study on the infrastructure funding program. We are pleased to welcome the Minister of Infrastructure and Communities, Amarjeet Sohi.

Thank you, minister, for accepting our invitation.

I would like to bring to the attention of the senators that we have the following staff accompanying the minister: Kelly Gillis, Deputy Minister. Thank you for being here.

[*Translation*]

From Infrastructure Canada, we now welcome Ms. Darlene Boileau, Assistant Deputy Minister, Corporate Services and Chief Financial Officer, and Ms. Laura Di Paolo, Director General, Program Integration.

[*English*]

We also have Sean Keenan, Director General, Strategic and Horizontal Policy.

Later, to accompany them, we will also have the presence of Glenn Campbell, Assistant Deputy Minister, Investment, Partnerships and Innovation.

I know that we have limited time with you, minister, of approximately one hour. Thank you very much.

I know that you have some comments and remarks to make. Please make your remarks, and then we ask senators to pose questions to you for answers.

[*Translation*]

Minister, you have the floor.

[*English*]

Hon. Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities: Good evening. Thank you so much to all of you, honourable senators, for having me here today and giving us the opportunity to talk about the Government of Canada's investing in Canada's long-term infrastructure plan.

I am pleased to be here, along with my staff, to talk about the important work my department, and the Government of Canada as a whole, is doing to invest in infrastructure.

I thank the committee for their study and ongoing work, as well as the Parliamentary Budget Officer for his work and input.

First of all, we respect and appreciate the important work of the PBO, as we do that of your committee.

Aujourd'hui, nous continuons notre étude portant sur le programme de financement des infrastructures. Nous sommes heureux de recevoir M. Amarjeet Sohi, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Merci, monsieur le ministre, d'avoir accepté notre invitation.

J'attire l'attention des sénateurs sur le fait que les membres du personnel suivants accompagnent le ministre : Kelly Gillis, sous-ministre. Merci d'être ici.

[*Français*]

D'Infrastructure Canada, accueillons Mme Darlene Boileau, sous-ministre adjointe, Services ministériels et dirigeante principale des finances, et Mme Laura Di Paolo, directrice générale, Intégration des programmes.

[*Traduction*]

Il y a aussi Sean Keenan, directeur général, Politique stratégique et horizontale.

Un peu plus tard, nous recevrons aussi Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement, Partenariats et Innovation.

Je sais que vous avez peu de temps avec nous, monsieur le ministre, soit environ une heure. Merci beaucoup.

Je sais que vous avez des commentaires à formuler et une déclaration à faire. Veuillez faire votre déclaration, puis nous demanderons aux sénateurs de vous poser des questions.

[*Français*]

Monsieur le ministre, la parole est à vous.

[*Traduction*]

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités : Bonsoir. Merci de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui du plan Investir dans le Canada, le plan d'infrastructure à long terme du gouvernement du Canada.

Je suis ravi d'être ici, accompagné de mon personnel, pour vous parler du travail important que mon ministère et le gouvernement du Canada dans son ensemble effectuent pour investir dans les infrastructures.

Je remercie le comité pour ses travaux constants et l'examen qu'il a effectué, et je remercie le directeur parlementaire du budget pour son travail et ses observations.

Tout d'abord, je tiens à dire que nous respectons et apprécions le travail important du DPB et celui de votre comité.

Our infrastructure plan was designed in close collaboration with our provincial, territorial, municipal and Indigenous partners. It is designed to help grow the economy, build inclusive communities and support a low-carbon green economy.

In total, there are 14 federal departments responsible for delivering the infrastructure plan. Your committee and others have questioned why this is the case. I want to be clear that there's sound reasoning for it. It makes sense that Minister Duclos lead the delivery of housing. It makes sense that Minister Philpott lead the delivery of infrastructure in Indigenous communities. The same for Ministers Bains, Carr, McKenna, and others.

We do not want to duplicate the capacity and expertise of these departments. We want to leverage it, and that is what we are doing.

My department is the lead for reporting on the progress, results and outcomes of the plan. In line with the recommendations in your committee's report, we are regularly publishing details of the projects from all departments on an interactive map on my department's website.

We also publish data on the projects my department is funding through the Open Data portal on the canada.ca website. Each of the implementing departments will be reporting the results of our investments to Parliament and Canadians through their departmental results reports.

Also in line with your committee's recommendation, last week I shared our long-term plan publication. I understand all of you have a copy of it. It is another tool the Government of Canada is using to be transparent and communicate to Canadians the work we are doing to invest in infrastructure.

The first phase of the plan is providing $14.4 billion in funding to improve existing critical infrastructure across Canada. It includes 34 programs, all of which are under way. To date we have approved $11.8 billion in federal funding across these programs, which represents over 80 per cent of the funding available. Over 28,000 projects have been approved, and more than 20,000 of those projects are under way or completed.

For example, we are rehabilitating transit services in London, Ontario. We're building a new water reservoir in Prince Albert. Across the river in Gatineau, federal investments through the Canada Mortgage and Housing Corporation are supporting the creation of 31 long-awaited transitional housing units for women facing homelessness and single mothers fleeing family violence.

Notre plan d'infrastructure a été conçu en étroite collaboration avec nos partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones, et il est conçu pour favoriser l'économie, bâtir des collectivités inclusives et soutenir une économie verte à faibles émissions de carbone.

En tout, 14 ministères fédéraux sont responsables de la mise en œuvre du plan d'infrastructure. Votre comité, comme d'autres, nous a demandé pourquoi il en est ainsi, et je tiens à être clair sur le fait que cela repose sur un solide raisonnement. Il est en effet logique que le ministre Duclos dirige la mise en œuvre des mesures liées au logement, que la ministre Philpott dirige celles qui portent sur les infrastructures dans les collectivités autochtones, et de même pour les ministres Bains, Carr, McKenna et autres.

Nous voulons éviter le chevauchement des capacités et de l'expertise de ces ministères, et tirer profit de ce qu'ils ont à offrir, et c'est ce que nous faisons.

Mon ministère est le principal responsable pour ce qui est de préparer des rapports sur les progrès, les résultats et les retombées. Conformément aux recommandations formulées dans le rapport de votre comité, nous publions régulièrement des renseignements sur les projets provenant de tous les ministères sur une carte interactive figurant sur le site web de mon ministère.

Nous publions également des données relatives aux projets financés par mon ministère sur le portail des données ouvertes, sur le site web Canada.ca, et les ministères participant à la mise en œuvre du plan feront tous rapport au Parlement et aux Canadiens des résultats de nos investissements dans leur rapport sur les résultats ministériels.

Toujours conformément aux recommandations de votre comité, j'ai communiqué la semaine dernière une publication sur notre plan à long terme. Je crois comprendre que vous en avez tous une copie. Il s'agit d'un autre outil que le gouvernement du Canada utilise pour être transparent et informer les Canadiens du travail que nous faisons pour investir dans les infrastructures.

La première phase du plan fournit 14,4 milliards de dollars de financement pour améliorer partout au Canada les infrastructures essentielles existantes. Cette phase comprend 34 programmes, qui ont tous été lancés. À ce jour, nous avons approuvé plus de 28 000 projets au titre de ces programmes, pour une valeur totale de 11,8 milliards de dollars de financement fédéral, ce qui représente plus de 80 p. 100 du financement disponible. Plus de 20 000 de ces projets sont en cours ou terminés.

Par exemple, nous améliorons les services de transport en commun à London, en Ontario. Nous construisons un nouveau réservoir d'eau à Prince Albert. De l'autre côté de la rivière, à Gatineau, des investissements fédéraux effectués par l'entremise de la Société canadienne d'hypothèques et de logement appuient la création de 31 unités de transition tant attendues pour les

These investments are aimed at improving existing public transit, clean drinking water and waste water systems, affordable housing, as well as the design and planning of new large scale light rail projects in British Columbia, Ontario, Alberta and Quebec.

I want to specifically highlight the inclusion of rural and northern communities as one of the key funding streams. We recognize that our rural and northern communities have unique needs that require a more targeted approach.

Issues such as road access, Internet connectivity and reducing a community's dependence on diesel can make a real difference in people's lives and contribute to Canada's overall success.

We have made an important change whereby we now pay 60 per cent of the eligible project costs in communities under 5,000 people. This is a small change that will make a big difference for those communities.

For projects located in Northwest Territories, Yukon and Nunavut, we are providing up to 75 per cent of the funding of total eligible costs in recognition of the local fiscal challenges faced by the territories. Some $400 million from the Arctic Energy Fund will also specifically be allocated to the territories to help those jurisdictions improve energy security.

Across our country, Infrastructure Canada has been working closely with our partners to sign bilateral agreements that will flow $33 billion in funding under the next phase of our plan. We have signed seven of these agreements to date. That funding is ready and available now, as we speak.

Employment and Social Development Canada has signed almost all of its bilateral agreements with provinces and territories under the $7 billion Early Learning and Child Care Program. Transport Canada has launched its $2 billion National Trade Corridors Fund and is reviewing more than 100 project applications from across Canada.

Our partners asked that we design programs that are flexible and responsive to their needs. We have done that, extending the deadlines under some of our programs and adjusting our forecasts under new programs to ensure that funding is available to their projects when they need it.

femmes que l'itinérance guette et les mères seules qui fuient la violence familiale.

Ces investissements visent à améliorer les infrastructures de transport en commun existantes, les réseaux d'eau potable propre et de traitement des eaux usées, et le logement abordable. Ils sont aussi destinés à la conception et à la planification de nouveaux grands projets de trains légers en Colombie-Britannique, en Ontario, en Alberta et au Québec.

Je voudrais tout particulièrement souligner l'inclusion des collectivités rurales et nordiques parmi nos principaux volets de financement. Nous savons que celles-ci ont des besoins uniques qui nécessitent une approche plus ciblée.

Les enjeux tels que l'accès routier, la connectivité à Internet et la réduction de la dépendance d'une collectivité au diesel peuvent faire une véritable différence dans la vie des gens et contribuer au succès de tout le Canada.

Nous avons apporté un changement important qui nous permet de couvrir désormais 60 p. 100 des coûts admissibles des projets réalisés dans des collectivités de moins de 5 000 habitants. C'est un petit changement qui fera une très grosse différence pour ces collectivités.

Pour les projets situés dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon et au Nunavut, nous couvrons jusqu'à 75 p. 100 du total des coûts admissibles afin de tenir compte des défis locaux qui touchent les territoires sur le plan financier. De plus, des fonds de 400 millions de dollars seront alloués expressément aux territoires au titre du Fonds pour l'énergie dans l'Arctique afin d'aider ces administrations à améliorer leur sécurité énergétique.

Dans tout le pays, Infrastructure Canada a collaboré étroitement avec ses partenaires pour signer des ententes bilatérales, dans le cadre desquelles on versera 33 milliards de dollars en financement au cours de la prochaine phase de notre plan. Nous avons signé sept de ces ententes jusqu'à maintenant. Il s'agit de fonds que nos partenaires peuvent commencer à dépenser dès maintenant.

Emploi et Développement social Canada a signé presque toutes ses ententes bilatérales avec les provinces et les territoires dans le cadre de son programme sur l'apprentissage et la garde des jeunes enfants de 7 milliards de dollars. Transports Canada a lancé le Fonds national des corridors commerciaux de 2 milliards de dollars et examine plus de 100 demandes de projet provenant de partout au Canada.

Nos partenaires nous ont demandé de concevoir des programmes souples et adaptés à leurs besoins. Et c'est ce que nous avons fait, en repoussant les échéances de certains de nos programmes et en modifiant nos prévisions dans le cadre de nouveaux programmes pour nous assurer que des fonds seront disponibles pour les projets quand nos partenaires en auront besoin.

Let me be clear, though. All of the federal funding under our plan is available to our partners. Once projects are approved, our partners can start to spend money immediately. The federal flow of funds takes place when we receive claims. We will continue to make that funding value to our partners to meet their project schedules.

Toutefois, soyons clairs, nos partenaires ont accès à la totalité du financement fédéral prévu dans notre plan. Ils peuvent commencer à dépenser aussitôt les projets approuvés. Le versement des fonds par le fédéral a lieu quand nous recevons les demandes de remboursement, et nous continuerons de rendre ces fonds disponibles pour nos partenaires selon l'échéancier de leurs projets.

Our programs are designed in this way to provide our partners with that flexibility and to ensure that federal funds are properly accounted for.

Nos programmes sont conçus ainsi pour offrir cette souplesse à nos partenaires et pour veiller à ce que les fonds fédéraux soient correctement comptabilisés.

In conclusion, we are proud of what we have accomplished over the last two years.

Pour conclure, nous sommes fiers de ce que nous avons accompli au cours des deux dernières années.

One of the main reasons I ran for federal office was to make sure that municipalities have long-term sustainable and predictable funding to plan for the long term, something that has been lacking. With that, I am open to any questions.

L'une des principales raisons pour lesquelles je me suis présenté aux élections, c'est pour m'assurer que les municipalités bénéficient d'un financement durable et prévisible pour assurer la planification à long terme, un élément qui fait défaut. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

The Chair: Senators, so that we can permit all the senators to ask questions of the ministery and given the time limit that we have with the minister, which is approximately 45 minutes, I would ask each of you to ask two questions on the first round and the minister to answer them.

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, afin de laisser à tous la possibilité de poser des questions au ministre et compte tenu de la limite de temps que nous avons avec lui, soit environ 45 minutes, je demanderais à chacun d'entre vous de poser deux questions pendant la première série de questions, puis le ministre y répondra.

We could consider a second round if time permits with the minister. I have also been made aware by the minister that the officials will stay here for the second hour.

Si le temps nous le permet, nous pourrions envisager une deuxième série de questions avec le ministre. Ce dernier m'a informé que les représentants allaient rester pour la deuxième heure.

Senator Marshall: I've done quite a bit of reading on the infrastructure programs. I am looking for something that I wasn't been able to find. It's with regard to actual expenditures on the programs.

La sénatrice Marshall : J'ai fait beaucoup de lecture au sujet des programmes d'infrastructure. Je cherchais quelque chose que je n'ai pas réussi à trouver. Cela concerne les dépenses réelles à l'égard des programmes.

All the information being provided is on what's being planned or what the budgets are. I've done a bit of research and it seems like everything that's available is on planned projects, estimated costs, and not actual expenditures or actual results.

Tous les renseignements fournis concernent la planification ou les budgets. J'ai fait un peu de recherche, et il semble que tous les renseignements disponibles concernent les projets planifiés et les coûts estimés, mais pas les dépenses réelles ni les résultats réels.

If you look at the overall program, the $186 billion, there is no information on the actual expenditures. The Parliamentary Budget Officer reported on phase one. A lot of the information he provided, I tried to match up with what's in Budget 2018 financial information. I had trouble reconciling it.

Si on regarde l'ensemble du programme, il est question de 186 milliards de dollars, mais il n'y a aucun renseignement sur les dépenses réelles. Le directeur parlementaire du budget a produit un rapport sur la première phase. J'ai essayé de comparer une grande partie des renseignements qu'il a fournis avec les renseignements financiers du budget de 2018. J'ai eu de la difficulté à faire le rapprochement.

I went through this report. Thank you very much for providing it. It talks about plans and estimates, but there is nothing there on actual expenditures or actual results.

J'ai parcouru ce rapport. Je vous suis très reconnaissante de l'avoir fourni. On y aborde les plans et les estimations, mais il n'y a rien au sujet des dépenses ou des résultats réels.

There is a section in there on transparency. It commits to full transparency. You have said in the report is that you will work to improve the quality of data and reporting and that the government will report annually to Canadians on the plans, progress and results. That would be on actual progress and actual expenditure results. It also references an annual report, but there is no annual report.

I haven't been able to find the financial information that I have been looking for, so I am starting to get quite concerned about whether it actually exists. You may have it within government and we're not seeing it.

The program has been under way now for 2.5 years. Where is the annual report? Where is the accountability information?

Mr. Sohi: Let me tackle the issue of expenditures first. Our programs are designed as a partnership between the provinces and the municipalities. Whenever we approve a project, we commit funding to that project. With a commitment to funding the project, construction, design or project procurement can start in the case of buying buses or ordering equipment necessary for the particular project. Our expenditures always happen at the end of the project, in most cases when the projects are completed. I'll give you one example.

In 2014, Infrastructure Canada approved an LRT project in my city of Edmonton. The total project value is $1.8 billion and the federal government is contributing $400 million to that project. Construction started in 2014 after the approval. It is under way. It will be completed in 2020.

The work is happening. Jobs are being created. Infrastructure is being built, but we have only paid $35 million of the total commitment so far because we only have received invoices for $35 million. Even though we have committed $400 million and that $400 million stays with the project, until we receive the invoices we reprofile their money from one year to the other. It then carries over to the next year.

That is the challenge we are facing. We are so much dependent on our partners to send the invoices before we can pay out the expenditures; but that doesn't mean the work is not happening. That doesn't mean that results are not being achieved. Work is being done and all the intended purposes of the projects are being delivered.

Senator Marshall: I did look at Budget 2018 and I saw how funding was being reprofiled to future years; but there are expenditures being incurred by the federal government.

On y trouve une section sur la transparence, dans laquelle on prend un engagement à l'égard de la pleine transparence. Vous avez dit dans le rapport que vous alliez travailler afin d'améliorer la qualité des données et des rapports et que le gouvernement allait faire rapport annuellement aux Canadiens des plans, des progrès et des résultats. Cela porterait sur les résultats réels quant aux progrès et aux dépenses. On y mentionne aussi un rapport annuel, mais il n'existe pas de tel rapport.

Je n'ai pas été en mesure de trouver les renseignements financiers que je cherchais, alors je commence sérieusement à me demander s'ils existent réellement. Ils existent peut-être au gouvernement, et nous ne les voyons pas.

Le programme est maintenant en cours depuis deux ans et demi. Où est le rapport annuel? Où se trouve l'information redditionnelle?

M. Sohi : Laissez-moi d'abord aborder la question des dépenses. Nos programmes sont conçus en tant que partenariat entre les provinces et les municipalités. Chaque fois que nous approuvons un projet, nous nous engageons à le financer. Lorsqu'il y a un engagement de financement à l'égard d'un projet, la construction, la conception ou l'approvisionnement peut commencer en ce qui concerne l'achat d'autobus ou la commande d'équipement nécessaire pour un projet particulier. Nos dépenses surviennent toujours à la fin du projet, la plupart du temps lorsqu'il est terminé. Je vais vous donner un exemple.

En 2014, Infrastructure Canada a approuvé un projet de train léger sur rail dans ma ville, Edmonton. La valeur totale du projet est de 1,8 milliard de dollars, et le gouvernement fédéral verse une contribution de 400 millions de dollars à ce projet. La construction a commencé en 2014, après l'approbation. Elle est en cours, elle se terminera en 2020.

Des travaux sont en cours. Des emplois sont créés. L'infrastructure se construit, mais nous n'avons payé que 35 millions de dollars par rapport à l'engagement total jusqu'à présent, car les factures que nous avons reçues ne totalisent que 35 millions de dollars. Même si nous nous sommes engagés à verser 400 millions de dollars et que cette somme est réservée au projet, tant que nous ne recevons pas les factures, nous reportons l'argent d'une année à l'autre. L'argent est donc reporté à l'exercice suivant.

C'est la difficulté à laquelle nous faisons face. Il nous faut attendre que nos partenaires nous envoient les factures avant de pouvoir payer les dépenses; mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de travaux. Cela ne signifie pas que nous n'atteignons pas les résultats. Le travail est en cours et tous les objectifs des projets sont atteints.

La sénatrice Marshall : J'ai regardé le budget de 2018, et j'ai vu de quelle façon le financement était reporté aux années ultérieures; toutefois, certaines dépenses sont engagées par le gouvernement fédéral.

Just to double-check, I went back to the public accounts for last year. There's quite a significant amount of money being spent, but all it shows are totals. There is no breakdown in the accountability information. You might look at a number and see that it's $186 million, but there is nothing there that indicates what projects it was spent on or the status of the project.

I was more interested in seeing what is actually happening at a certain point in time. That information should be available, but it's not.

Mr. Sohi: I will ask DM Kelly Gillis to give more details on that.

Kelly Gillis, Deputy Minister, Infrastructure Canada: In the $186 billion program, there are 14 departments involved. In Budget 2016 and Budget 2017, there are 58 programs involved and then thousands of projects involved.

We have put out, as the minister has outlined, a geospatial map on which we have the project start date and the project funding available. It's something we began in December. We're evolving to have more information available. Right now, by project, with thousands and thousands of projects, they have rolled into the public accounts because that's where you would get the most transparency. At the end of the year it is audited.

It has it by program right now. If you do it by project, with the thousands and thousands of projects, I think that would be a lot for public accounts.

Senator Marshall: With the information being provided, the emphasis is on what is planned. There is very little information on actuals. To find the actuals, I would have expected an accountability report.

To give an example of looking for actual information, our committee has issued two reports. I've looked at your report. I looked at the PBO reports. I am going onto the government website and into Open Portal. I am going into public accounts.

I would have expected, for such a big program, that there would be an accountability report to provide the information in one place as opposed to people having to search a variety of sources.

Ms. Gillis: As the minister pointed out, I think that's what we are beginning to do right now with the plan that we're publishing right now. It's the first time we put together the overall view of all the different departments and programs within the plan. We have begun the geospatial map. It will evolve and more information will be available. It shows nine departments and 26 programs on there.

Juste pour revérifier, j'ai passé en revue les comptes publics de l'année dernière. Un montant assez considérable d'argent a été dépensé, mais tout ce que l'on voit, ce sont des totaux. Il n'y a aucune ventilation dans l'information redditionnelle. Vous pouvez regarder un chiffre et voir que c'est 186 millions de dollars, mais rien n'indique à quels projets l'argent était destiné ni quel est l'état du projet.

Je m'intéressais surtout à ce qui s'était passé à un certain moment donné. L'information devrait être disponible, mais elle ne l'est pas.

M. Sohi : Je vais demander à la sous-ministre, Kelly Gillis, de fournir plus de détails à cet égard.

Kelly Gillis, sous-ministre, Infrastructure Canada : Il y a 14 ministères qui prennent part au programme de 186 milliards de dollars. Dans le budget de 2016 et celui de 2017, il est question de 58 programmes et de milliers de projets.

Comme le ministre l'a mentionné, nous avons élaboré une carte sur laquelle figure la date de début du projet et le financement auquel il a accès. C'est quelque chose que nous avons commencé en décembre. Nous faisons en sorte de rendre plus d'information accessible. À l'heure actuelle, des milliers et des milliers de projets ont été intégrés dans les comptes publics, car c'est là qu'il y aura le plus de transparence. À la fin de l'année, il y a une vérification.

On peut chercher par programme maintenant. Si vous cherchez par projet, avec les milliers de projets, je crois que ce serait beaucoup pour les comptes publics.

La sénatrice Marshall : Avec les renseignements fournis, l'accent est mis sur ce qui est planifié. Cela fournit très peu d'information au sujet des dépenses réelles. Je me serais attendue à voir un rapport de reddition de comptes dans lequel on pourrait trouver les dépenses réelles.

Pour vous donner un exemple de recherche de renseignements réels, notre comité a produit deux rapports. J'ai consulté votre rapport. J'ai examiné les rapports du DPB. Je vais sur le site web du gouvernement et je vais sur le portail des données ouvertes. Je me rends à comptes publics.

Pour un si gros programme, je me serais attendue à trouver un rapport de reddition de comptes qui fournit toute l'information à un seul endroit, et non à devoir chercher dans diverses sources.

Mme Gillis : Comme l'a souligné le ministre, je crois que c'est ce que nous commençons à faire avec le plan que nous venons tout juste de publier. C'est la première fois que nous regroupons dans le plan la vue d'ensemble de tous les ministères et les programmes. Nous avons commencé la carte interactive. Elle évoluera, et plus de renseignements seront disponibles. Au total, 9 ministères et 26 programmes y figurent.

We will provide more for a consolidated view. Also, as the minister outlined, we will put out an annual report which will put the overall program together again. This is an evolving process where more and more information will become available as the program continues.

Senator Marshall: A lot of the projects are earmarked as confidential, so we don't know as a committee what they are. Also, when I go to the map where you can go to your province, sometimes the project and estimated costs will come up, but in other cases there's a message that the information is not available. Again, the information is being restricted.

Senator Pratte: I am interested in the targets that are used, the outputs, which is the new approach of the infrastructure program. We find these targets in the agreements that are now being signed with the provinces. You have detailed targets for GHG emissions, share of public transport and so on.

My impression at first was that these targets had to be met, that infrastructure projects had to deliver these targets. When I read the report that you just published, I was reading about these targets. The targets are aspirational and will be challenging to achieve. These are long-term targets that will be measured using expected results. Results will likely only be available after project completion, beyond the timeline of the IBAs, that is, the agreements signed with the provinces.

I am starting wonder how these targets are related to projects. What is the use of these targets since they will only be reached after completion of the projects and after the IBAs have expired?

Mr. Sohi: That is a very important question.

We are shifting how we measure the success of all our programs. In the past, the measurement tool was just output: how many projects we have funded and how many projects we have completed.

We are focused on outcomes. The challenge we have faced since I took responsibility for this department is that there is no baseline to measure. No data is available that tells us this is where we are on these targets and this is where we want to be. We're working with Stats Canada to collect that base level data from which we will measure success.

The other point I want to make is that infrastructure investments act as a catalyst for economic growth or building inclusive communities or moving toward greener communities.

Nous serons plus en mesure d'offrir une vue d'ensemble. Aussi, comme l'a souligné le ministre, nous produirons un rapport annuel qui réunira tous les renseignements relatifs au projet. C'est un processus qui évolue, et de plus en plus de renseignements seront disponibles à mesure que le programme se poursuivra.

La sénatrice Marshall : Beaucoup de projets sont considérés comme confidentiels, donc, à titre de comité, nous ne connaissons pas leur nature. De plus, lorsque je consulte la carte à partir de laquelle on peut aller sur notre province, parfois les projets et les coûts estimés apparaissent, mais d'autres fois, un message s'affiche et indique que l'information n'est pas disponible. Encore une fois, l'information est restreinte.

Le sénateur Pratte : Je m'intéresse aux cibles qui sont utilisées, aux extrants, ce qui correspond à la nouvelle approche du programme d'infrastructure. Nous trouvons ces cibles dans les ententes maintenant signées avec les provinces. Vous avez détaillé les cibles pour les émissions de GES, le partage de transport collectif et ainsi de suite.

De prime abord, j'avais l'impression que ces cibles devaient être atteintes, que les projets d'infrastructure devaient atteindre ces cibles. Lorsque j'ai lu le rapport que vous venez tout juste de publier, j'en ai appris plus au sujet de ces cibles. Elles sont ambitieuses et seront difficiles à atteindre. Ce sont des cibles à long terme qui seront mesurées à l'aide des résultats attendus. Il est probable que les résultats ne soient disponibles qu'après l'achèvement du projet, au-delà des échéanciers des ententes bilatérales intégrées, c'est-à-dire les ententes signées avec les provinces.

Je commence à me demander en quoi ces cibles sont liées aux projets. À quoi servent ces cibles si elles ne sont atteintes qu'une fois les projets achevés et les ententes bilatérales intégrées expirées?

M. Sohi : C'est une question très importante.

Nous sommes en train de changer notre façon de mesurer la réussite de tous nos programmes. Par le passé, nous n'utilisions que les extrants comme outil de mesure : le nombre de projets financés et de projets menés à terme.

Nous nous concentrons sur les résultats. La difficulté à laquelle nous faisons face depuis que je suis responsable du ministère, c'est qu'il n'y a pas de point de référence. Il n'y a aucune donnée disponible pour nous dire si nous atteignons ces cibles et si nous sommes sur le bon chemin. Nous travaillons avec Statistique Canada pour recueillir ces données de base qui nous permettront de mesurer la réussite.

L'autre point que je veux soulever, c'est que les investissements dans l'infrastructure stimulent la croissance économique, et favorisent l'établissement de collectivités inclusives ou le passage à des collectivités plus vertes. Il est très

It's very difficult to measure the short-term success of those investments. That's why we need to look at the long term.

I'll give you an example. When we are investing in affordable housing, the immediate investment we are making allows someone to stay in their place and build a life together by having that safe place to live in. The success of that is measured by having that person be part of the economy, part of the community and contributing to society. It's very difficult to measure in the short term.

I can give you another example. We are supporting a very exciting project in the City of Montreal, the REM project. It will transform how people will move in the city of Montreal. You cannot measure the success of that project in one year, five years or ten years. It will be a 30, 40, 50 or 100-year investment.

How do you measure that long-term investment in the short term? That's why we need to be inspirational in that sense. We just can't focus on the short term. We need to have the long-term view of how infrastructure investments actually make a difference in the community.

Senator Pratte: Let's look at the Province of Ontario, for instance, where Canada and Ontario have set targets for themselves within the agreement that you've signed. Let's say 10 years from now you realize that three of the targets have not been met or are not even in the way of being met. What happens?

Mr. Sohi: We will be measuring those, absolutely. That's why we have built in a review of the program in five years to take stock of where things will be in five years. There will be things we can measure.

For example, we can measure how many people will be using the LRT system when it gets into service, which means fewer cars on the street. We can measure that. We can also measure, once the LRT is completed, how many people are living within 1,000 metres or 400 metres to the closest LRT station. We will be able to measure those things.

We will not be able to measure the full impact of that infrastructure investment in the short term. We will be able to measure the immediate returns or results we can see because of those projects.

Senator Eaton: We heard from mayors representing various jurisdictions in Canada: Vancouver, B.C.; London, Ontario; and an association of municipalities from New Brunswick. They used somewhat the same terms as you did of long-term sustainability of their funding. I think my colleagues would agree with me that they wanted to share much of the same goals you have shared; in other words, transportation, environmental and housing. The

difficile de mesurer la réussite de ces investissements à court terme. C'est pourquoi nous devons le faire à long terme.

Je vais vous donner un exemple. Lorsque nous investissons dans des logements abordables, l'investissement immédiat que nous faisons permet à quelqu'un d'avoir un endroit où il peut vivre en sécurité et bâtir sa vie. La réussite se mesure par le fait que cette personne fait partie de l'économie, participe à une collectivité et contribue à la société. C'est très difficile à mesurer à court terme.

Je peux vous donner un autre exemple. Nous appuyons un projet très passionnant dans la Ville de Montréal, le projet de REM. Il transformera la façon dont les gens se déplacent dans la ville de Montréal. On ne peut pas évaluer la réussite de ce projet après 1 an, 5 ans ou 10 ans. C'est un investissement de 30, 40, 50 ou 100 ans.

Comment peut-on mesurer cet investissement à long terme dans l'immédiat? C'est pourquoi nous devons être une source d'inspiration à cet égard. Nous ne pouvons pas penser uniquement à court terme. Nous devons adopter une perspective à long terme quant à la façon dont les investissements en infrastructure amélioreront les choses dans la collectivité.

Le sénateur Pratte : Regardons le gouvernement de l'Ontario, par exemple, où le Canada et l'Ontario ont établi des objectifs respectifs dans le cadre de l'entente que vous avez signée. Disons que dans 10 ans, vous vous rendez compte que trois des cibles n'ont pas été atteintes ou ne sont même pas près de l'être. Que se passe-t-il?

M. Sohi : Nous mesurerons l'atteinte des cibles, c'est certain. C'est pourquoi nous avons prévu un examen du programme dans cinq ans pour faire le bilan des progrès réalisés à ce moment-là. Il y a des choses que nous pourrons mesurer.

Par exemple, nous pouvons vérifier combien de personnes utiliseront le système de TLR lorsqu'il sera en service, ce qui veut dire qu'il y aura moins de voitures dans les rues. Nous pouvons mesurer cet aspect. Lorsque le système de TLR sera en place, nous pourrons aussi déterminer combien de personnes vivent dans un rayon de 1 000 mètres ou de 400 mètres de la station de TLR. Ce sont des données que nous pourrons mesurer.

Nous ne pourrons pas mesurer tous les effets de cet investissement en infrastructure à court terme. Nous pourrons évaluer les retombées ou les résultats immédiats découlant de ces projets.

La sénatrice Eaton : Nous avons entendu des maires représentant diverses administrations au Canada : Vancouver, en Colombie-Britannique, London, en Ontario, ainsi qu'une association de municipalités du Nouveau-Brunswick. Ils ont employé sensiblement les mêmes mots que vous au sujet de la rentabilité à long terme de leur financement. Je crois que mes collègues seraient d'accord avec moi pour dire qu'ils voulaient

trouble is, and you've said it yourself, you're dependent on your other political partners, your two other governments.

Why wouldn't you just give them more of the gas tax? I mean, you have to trust them. They would know. They're accountable to their voters. I think it was the mayor of Vancouver who said what they really needed was not the sexy stuff. It's fixing the pavement, fixing the potholes in the road, and replacing the sewage lines.

Why wouldn't you raise the gas tax so they would have a bit of dependable, sustainable funding they could count on every year?

Mr. Sohi: As you know and since you have done the study, gas tax is available and is growing at the rate of inflation. It is permanent legislated funding available to our partners.

Senator Eaton: But is it enough?

Mr. Sohi: It's not enough.

Senator Eaton: Could you grow it more?

Mr. Sohi: That's why the new investments we are making by doubling the investments into infrastructure will leverage more money.

The challenge with the gas tax is that the gas tax cannot be leveraged with matching funds. It's a 100 per cent federal program. The provinces are not required to contribute. Under the other programs we have launched, provinces are required to contribute at least one-third. We can contribute either 40 per cent or in small communities we can go up to 50 or 60 per cent, depending on their size. The rest of the funding needs to come from other partners.

It stretches the dollars further by leveraging federal dollars to the provincial and municipal dollars.

Senator Eaton: You're giving me a very reasonable answer, but Minister Morneau sat there last year and said, "because we don't want to lose control," when I asked him the same question. Your answer is much more reasonable.

Senator Pratte, or perhaps it was Senator Marshall, mentioned that many projects were considered controversial. There was money next to them. I think there were 19 in all but the ones that really struck me were Parks Canada and INAC.

parler des mêmes objectifs que vous, c'est-à-dire le transport, l'environnement et le logement. Comme vous l'avez dit vous-même, le problème tient au fait que vous dépendez des autres partenaires politiques, les deux autres ordres de gouvernement.

Pourquoi ne pas simplement leur donner une plus grande part des revenus de la taxe sur l'essence? Ce que je veux dire, c'est que vous devez leur faire confiance. Ils sauraient. Ils doivent rendre des comptes à leurs électeurs. Je crois que c'est le maire de Vancouver qui a dit que ce dont la ville avait vraiment besoin ne concernait pas les domaines intéressants. Il s'agit plutôt de réparer la chaussée et les nids-de-poule et remplacer les canalisations d'égout.

Pourquoi n'augmenteriez-vous pas la taxe sur l'essence afin qu'ils puissent avoir un peu de financement stable et durable sur lequel ils pourraient compter chaque année?

M. Sohi : Comme vous le savez, puisque vous avez réalisé l'étude, la taxe sur l'essence est disponible et sa croissance suit le taux d'inflation. Il s'agit d'un financement permanent prévu par la loi dont disposent nos partenaires.

La sénatrice Eaton : Mais est-ce suffisant?

M. Sohi : Ce ne l'est pas.

La sénatrice Eaton : Pourriez-vous l'augmenter davantage?

M. Sohi : C'est pour cette raison que les nouveaux investissements que nous faisons en doublant les investissements en infrastructure vont générer plus d'argent.

Le problème avec la taxe sur l'essence, c'est qu'elle ne peut permettre d'obtenir des fonds de contrepartie. Il s'agit d'un programme entièrement fédéral. Les provinces ne sont pas tenues de contribuer. Au titre des autres programmes que nous avons mis sur pied, les provinces doivent verser une contribution qui équivaut au moins à un tiers. Notre contribution peut être de 40 p. 100 ou, dans les petites collectivités, peut aller jusqu'à 50 ou 60 p. 100, selon leur taille. Le reste du financement doit venir des autres partenaires.

On peut mieux utiliser les sommes grâce à une contrepartie fédérale pour le financement provincial et municipal.

La sénatrice Eaton : Vous me donnez une réponse très raisonnable. Lorsque le ministre Morneau s'est assis ici l'an dernier et que je lui ai posé la même question, il m'a répondu : « Parce que nous ne voulons pas perdre le contrôle. » Votre réponse est beaucoup plus raisonnable.

Le sénateur Pratte, ou peut-être était-ce la sénatrice Marshall, a mentionné que de nombreux projets étaient considérés comme controversés. Il était question d'argent. Je crois qu'il y en avait 19 en tout, mais ceux qui m'ont vraiment frappé étaient ceux de Parcs Canada et d'AINC.

I guess I can see, if it was Homeland Security or Defence, why they would be secret; but when it's Parks Canada you wonder why it is not more transparent. When there are sums of dollars next to them, why aren't we seeing the projects?

Mr. Sohi: I can assure you that all the Infrastructure Canada programs and projects are 100 per cent available. All the information is available.

Senator Eaton: But the PBO couldn't give them to us.

Mr. Sohi: We're finding that out. We will have a conversation with the PBO to understand better. We will also talk with the departments if there are confidentiality issues because of private sector involvement.

Senator Eaton: What about Parks Canada?

Mr. Sohi: I would be surprised why that would be. We will find out.

Senator Eaton: That would be lovely, so that next year we don't see 19 confidential projects with Parks Canada and INAC.

Ms. Gillis: As the minister said, we have asked. I have spoken with the PBO about asking that particular question. As the minister said, in the information we've been publishing there isn't anything that is confidential.

What the PBO explained to me is that when information is transmitted to them and it's marked confidential, they do not share information after that point. They don't question the why but they don't share it. They wouldn't share it with us and they won't share it otherwise because the department has given it to them confidentially.

They have suggested that you could certainly ask the department why if a particular department has done that. We have been working with them on a whole new process. They are getting information and we will get information at the same time. In that way we're aware of what's being provided, and then we can be transparent together.

Senator Eaton: Yes, exactly. It would be fun for us to know what criteria are being used to mark them confidential.

Senator Moncion: My question is about the infrastructure bank. Where is it at? How is it going?

J'imagine que, s'il s'agissait de la Sécurité intérieure ou de la Défense nationale, je comprendrais pourquoi ils sont tenus secrets; toutefois, lorsqu'il est question de Parcs Canada, on se demande pourquoi les choses ne sont pas plus transparentes. Si des sommes d'argent y sont investies, pourquoi ne voyons-nous pas les projets?

M. Sohi : Je peux vous assurer que tous les programmes et les projets d'Infrastructure Canada sont disponibles à 100 p. 100. Tous les renseignements sont disponibles.

La sénatrice Eaton : Mais le DPB ne pouvait pas nous les donner.

M. Sohi : Nous le constatons. Nous aurons une discussion avec lui afin de mieux comprendre. Nous discuterons aussi avec les ministères afin de déterminer s'il y a des questions de confidentialité en raison de la participation du secteur privé.

La sénatrice Eaton : Qu'en est-il de Parcs Canada?

M. Sohi : Je serais surpris que ce soit le cas. Nous verrons bien.

La sénatrice Eaton : Ce serait merveilleux que, l'année prochaine, nous ne voyions pas 19 projets confidentiels associés à Parcs Canada et à AINC.

Mme Gillis : Nous avons posé la question. Nous avons abordé cette question particulière avec le DPB. Comme le ministre l'a dit, dans les renseignements que nous avons publiés, rien n'est confidentiel.

Ce que le DPB m'a expliqué, c'est que, quand l'information lui est transmise et qu'elle porte la mention de confidentialité, l'information n'est pas communiquée par la suite. Il ne se demande pas pourquoi, mais il ne communique pas l'information. Il ne nous transmet pas l'information, et ne la communiquera pas autrement, puisque le ministère la lui a donnée de manière confidentielle.

Vous pourriez certainement demander des explications si un ministère procède ainsi. Nous travaillons avec eux dans le cadre d'un tout nouveau processus. Ils obtiennent l'information, et nous l'obtenons au même moment. De cette façon, nous savons ce qui est fourni et nous pouvons être transparents tous ensemble.

La sénatrice Eaton : Oui, exactement. Ce serait agréable de savoir quels sont les critères utilisés pour accorder la mention de confidentialité.

La sénatrice Moncion : Ma question porte sur la banque de l'infrastructure. Où en est-elle? Comment se passent les choses?

Mr. Sohi: The infrastructure bank is established. It's located in Toronto. The board of directors are appointed. They have hired the chief financial officer. We will be making the announcement of the CEO very shortly. The staff is being hired.

I am hopeful that, in a short amount of time, the infrastructure bank will be able to undertake and review projects. There's a mechanism established now where our partners can go and talk to someone at the infrastructure bank to explore possibilities.

I want to stress that the reason we have created the Canada Infrastructure Bank is for the long-term gain, in a way. We want to engage private sector and pension funds to undertake large infrastructure projects that may otherwise not happen.

There are a lot of proposals or a lot of ideas by our partners that they think about, but they are too expensive for the public sector to undertake or too risky for the private sector to undertake. We want to bring them together to explore the possibility of building that infrastructure, but infrastructure has to be in the public interest first. It has to serve a public purpose.

I am very optimistic and excited about the kinds of projects the infrastructure bank can undertake and help us build that otherwise may never materialize in our country.

Senator Neufeld: I want to go back to some of the cities we've heard from that have come here and testified, as Senator Eaton talked about, and to my conversations with some northern communities.

For instance, Vancouver said their programs were aligned with the federal government to start with. I understand that because I can understand politics. I know why Vancouver would be totally aligned with what the present federal government was doing.

However, that wasn't true for all the communities. When the smaller communities talked to us, they said they were having trouble actually meeting the goals the federal government had set in place so that they could access funding.

I am sure you understand that some of their needs are so diverse and so different that they need many different things compared to the five pockets they have to meet.

I want to ask you about whether there is a way you could reduce the requirement that this is what you need to do and this is what you need to do, so that these rural communities can have a little better chance of actually accessing some of the money.

M. Sohi : La banque de l'infrastructure est établie. Elle se trouve à Toronto. Les membres du conseil d'administration ont été nommés. On a embauché le directeur des finances. Nous annoncerons l'identité du directeur général sous peu. On procède à l'embauche des employés.

J'espère que, sous peu, la banque de l'infrastructure sera en mesure de lancer et d'examiner des projets. Il y a maintenant un mécanisme établi dans le cadre duquel nos partenaires peuvent parler à quelqu'un de la banque de l'infrastructure pour explorer les possibilités.

Je veux souligner que la raison pour laquelle nous avons créé la Banque de l'infrastructure du Canada, c'est pour les gains à long terme, en quelque sorte. Nous voulons faire intervenir les caisses de retraite et le secteur privé afin de lancer de grands projets d'infrastructure qui ne pourraient pas être réalisés autrement.

Nos partenaires ont beaucoup de propositions et beaucoup d'idées, mais elles sont trop coûteuses à réaliser pour le secteur public ou trop risquées pour le secteur privé. Nous voulons les regrouper afin d'explorer la possibilité de construire cette infrastructure, mais cette dernière doit d'abord servir l'intérêt public.

Je suis très optimiste et enthousiaste relativement aux types de projets que la banque de l'infrastructure peut lancer et nous aider à mettre sur pied ces projets qui n'auraient jamais pu se concrétiser autrement dans notre pays.

Le sénateur Neufeld : Je désire revenir à certaines des villes que nous avons entendues et qui sont venues ici pour témoigner, comme en a parlé la sénatrice Eaton, et aux discussions que j'ai tenues avec certaines collectivités du Nord.

Par exemple, les représentants de Vancouver ont dit que leurs programmes étaient harmonisés avec ceux du gouvernement fédéral dès le départ. Je comprends cela parce que je comprends la politique. Je sais pourquoi Vancouver se conformerait complètement à ce que fait le gouvernement fédéral actuel.

Toutefois, ce n'était pas vrai pour toutes les collectivités. Lorsque les petites collectivités nous ont parlé, elles nous ont dit qu'elles éprouvaient en réalité des difficultés à atteindre les objectifs qu'avait mis en place le gouvernement fédéral afin qu'elles puissent avoir accès à du financement.

Je suis certain que vous comprenez que certains de leurs besoins sont tellement diversifiés et tellement différents qu'elles requièrent nombre de choses par rapport aux cinq critères qu'elles doivent respecter.

J'aimerais vous demander s'il existe une façon de réduire l'exigence relativement à ce qui doit être fait afin que ces collectivités rurales puissent avoir un meilleur accès au financement.

It's darn difficult for a small community of 3,000 people in the northern part of British Columbia to access some of this funding because of the strict rules that are put in place. It might be easier for a population of 10,000, but when you get down to the small ones, it gets much more difficult. That came out very true from the small New Brunswick communities that talked to us.

Il est très difficile pour une petite collectivité de 3 000 personnes du Nord de la Colombie-Britannique d'accéder à du financement en raison des règles strictes qui sont en place. Ce serait peut-être plus facile pour une collectivité de 10 000 personnes, mais lorsqu'il s'agit de petites collectivités, c'est beaucoup plus difficile. C'était particulièrement vrai pour les petites collectivités du Nouveau-Brunswick qui sont venues témoigner.

Is there a view to say, "Look, we didn't realize we were going to hamstring you that bad; we're going to change things to make it more available?"

Envisage-t-on de dire : « Écoutez, nous ne savions pas que nous allions vous paralyser à ce point; nous allons changer les choses et rendre le financement plus accessible »?

Mr. Sohi: You have identified something that has been a real challenge for small communities. We are working with them, and we have made some changes.

M. Sohi : Vous avez relevé un aspect qui est un véritable défi pour les petites collectivités. Nous travaillons avec elles et nous avons apporté des changements.

In terms of the first change we made was under the Building Canada Fund, a vast majority of rural communities did not qualify for funding to build roads because the vehicle threshold was much higher. In order to qualify, a road must be used by 10,000 vehicles a day. Not many rural roads have that much traffic. We reduced that number from 10,000 to 1,500. That made it easier for them to access funding.

Le premier changement que nous avons apporté était dans le cadre du Fonds Chantiers Canada; une grande majorité des collectivités rurales n'était pas admissible à obtenir du financement en vue de construire des routes parce que le seuil lié aux véhicules était très élevé. Pour être admissible, une route doit être utilisée par 10 000 véhicules par jour. Il n'existe pas beaucoup de routes rurales qui accueillent autant de trafic. Nous avons réduit ce nombre de 10 000 à 1 500. Cela a facilité l'accès des petites collectivités au financement.

Another change we have made is to streamline our application process. I am personally very excited about the creation of a $2 billion dedicated fund solely for rural and northern communities. It is available to them, with no competition from mid-sized cities or big urban centres.

Nous avons également rationalisé notre processus de demande. Je suis personnellement très enthousiaste concernant la création d'un fonds de 2 milliards de dollars réservé uniquement aux collectivités rurales et nordiques. Ces collectivités ont accès à ce fonds sans la concurrence des villes moyennes ou des grands centres urbains.

Another thing we heard was that when they were going through the application process, major urban centres have the capacity to fill out their application, analyze the program, and get an advantage over rural and small communities. We created the $2 billion dedicated funding.

Nous avons aussi entendu que, lorsqu'ils suivent le processus de demande, les grands centres urbains ont la capacité de présenter leur demande, d'analyser le programme et d'obtenir un avantage sur les petites collectivités rurales. Nous avons donc créé le fonds réservé de 2 milliards de dollars.

In addition, rural and northern communities are still able to access funding through other programs. We have done that.

En outre, les collectivités rurales et nordiques sont encore en mesure d'accéder à du financement dans le cadre d'autres programmes. Nous avons fait cela.

We're also working with FCM to give FCM resources to build the capacity of smaller communities to better understand the programs, as well as build their asset management plans so that they know what their needs are and then they can apply for those programs. We're taking steps to make it easier for smaller communities to access federal funding.

Nous travaillons également avec la FCM pour lui donner les ressources lui permettant de renforcer la capacité des petites collectivités de mieux comprendre les programmes et d'établir des plans de gestion des actifs afin qu'elles puissent connaître leurs besoins et ensuite présenter une demande dans le cadre de ces programmes. Nous prenons des mesures pour faciliter l'accès des petites collectivités au financement fédéral.

In my mind, the strength of our country is in being unique. We want to sustain and strengthen the richness of our cultural, geographical and linguistic diversities, as well as the sustainability of smaller communities and quality of life they

À mon avis, la force de notre pays est son unicité. Nous voulons soutenir et renforcer la richesse de nos diversités culturelle, géographique et linguistique de même que la durabilité des petites collectivités et la qualité de vie qu'elles offrent. C'est pourquoi nous leur avons créé ce fonds réservé.

offer. That's why we're creating this dedicated funding for them to access.

Senator Neufeld: I would like you to provide to the clerk, for all of us, those changes that are actually in place, that are happening now and that are actually helping people.

Mr. Sohi: Will do.

Senator Neufeld: Second, they all told us, and more so the small communities, that they would like to have a program like the Gas Tax Fund. You give them the money and they know where they want to spend it.

Interestingly enough, you don't get elected in Ottawa when you live in Fort Nelson, British Columbia. You don't. You actually get elected in that community or in any small rural community across Canada.

The larger cities at first talked about being fine with all the goals, but at the end of the day they all said, "We make the best headway if we get the money and we can decide because we have all our priorities." All of a sudden, one government comes along. Then another one comes along and says, "These are our priorities, and you have to adapt to them."

That is difficult. That would be just like the small communities saying to you, "You adapt to ours." You wouldn't be able to do that. I would really like to see if we can't move a bit more to letting responsibility happen where those people get elected.

The other thing, as just one little part to that, is that I'd like to know how far along you are in spending on the responsibilities of the federal government alone. The federal government has lots of responsibilities for infrastructure like roads. I know they do because I know in the community where I live that they do.

There are other places where there are federal government responsibilities. How are you doing in spending money on your own responsibilities as a Government of Canada? Where do I find all of that information?

Mr. Sohi: Infrastructure Canada, as well as the $186 billion infrastructure plan that my department oversees, is not being used to build federal infrastructure. It is solely for municipal and provincial infrastructure. A different department is responsible for federal buildings and federal highways.

The only two projects my department manages are the Gordie Howe International Bridge that we will be procuring this fall and the new Champlain Bridge being built in Montreal. We can definitely convey what we hear from you to our PSPC department that is responsible.

Le sénateur Neufeld : J'aimerais que vous donniez à la greffière, pour notre gouverne à tous, les changements qui ont été apportés, qui sont actuellement en cours et qui aident vraiment les gens.

M. Sohi : Parfait.

Le sénateur Neufeld : Ensuite, elles nous ont toutes dit, et plus particulièrement les petites collectivités, qu'elles aimeraient avoir un programme comme le Fonds de la taxe sur l'essence. Vous leur donnez l'argent et elles savent comment le dépenser.

Fait intéressant, vous ne vous faites pas élire à Ottawa si vous vivez à Fort Nelson, en Colombie-Britannique. Non. Vous vous faites élire en réalité dans cette collectivité ou dans toute petite collectivité rurale au pays.

Les grandes villes ont tout d'abord parlé d'être d'accord avec tous les objectifs, mais, au bout du compte, elles ont toutes dit ce qui suit : « Nous réalisons de meilleurs progrès si nous recevons l'argent et que nous pouvons décider parce que nous avons toutes nos priorités. » Soudainement, un gouvernement entre en jeu, puis un autre intervient et dit : « Voilà nos priorités, et vous devez vous y adapter. »

C'est difficile. C'est comme si les petites collectivités vous disaient que vous devez vous adapter à leurs priorités. Vous ne seriez pas en mesure de le faire. J'aimerais vraiment voir si nous pouvons donner un peu plus de responsabilités aux collectivités où ces personnes sont élues.

J'aimerais également savoir où vous en êtes rendu pour ce qui est des dépenses en ce qui concerne uniquement les responsabilités du gouvernement fédéral. Ce dernier a beaucoup de responsabilités en matière d'infrastructures comme les routes. Je sais qu'il assume beaucoup de responsabilités parce que, dans ma collectivité, c'est le cas.

Il y a d'autres domaines dans lesquels le gouvernement fédéral s'acquitte de responsabilités. Qu'en est-il des dépenses relatives à vos propres responsabilités en tant que gouvernement du Canada? Où puis-je trouver toute cette information?

M. Sohi : Infrastructure Canada, de même que le plan d'infrastructure de 186 milliards de dollars dont mon ministère est responsable, ne sert pas à construire des infrastructures fédérales, mais uniquement des infrastructures municipales et provinciales. Un autre ministère est responsable des autoroutes et des immeubles fédéraux.

Les deux seuls projets que mon ministère gère sont le pont international Gordie-Howe, qui sera terminé cet automne, et le nouveau pont Champlain construit à Montréal. Nous pouvons certainement transmettre ce que vous nous dites à SPAC, le ministère responsable.

I want to stress one point that is very important for all of us to understand. We do not select projects as a federal government. We allow local communities to decide which projects they want us to fund. We look at: Is that project helping us achieve the outcomes that we were talking about earlier?

Je veux souligner une chose importante que nous devons tous comprendre. Nous ne choisissons pas les projets en tant que gouvernement fédéral. Nous permettons aux collectivités locales de décider quels projets elles désirent que nous financions. Nous nous posons la question suivante : est-ce que ce projet nous aide à obtenir les résultats dont nous parlions plus tôt?

Senator Neufeld: You are telling them. Please don't tell me that. I am sorry, sir.

Le sénateur Neufeld : Vous choisissez leurs projets. Ne me dites pas le contraire. Je suis désolé, monsieur.

Mr. Sohi: No, we are not, actually.

M. Sohi : Non, nous ne les choisissons pas, en réalité.

Senator Andreychuk: Really, accounting for money is one of the responsibilities of parliamentarians, and they don't come with all the accounting skills and backgrounds for which we hire fine officials.

La sénatrice Andreychuk : Vraiment, rendre des comptes en ce qui concerne l'argent est une des responsabilités des parlementaires, et ils n'ont pas tous des compétences et de l'expérience en comptabilité, et c'est pourquoi nous embauchons des fonctionnaires compétents.

When you say you're putting in targets, outcomes and long-term outcomes, you're layering and layering expectations. Senator Neufeld and some of my colleagues have pointed out that you're adding layers of complexity. It's very hard to find out what actually is happening.

Lorsque vous dites que vous définissez des cibles, des résultats et des résultats à long terme, vous multipliez les attentes. Le sénateur Neufeld et certains de mes collègues ont souligné le fait que vous ajoutez d'autres couches de complexité. Il est très difficile de savoir ce qui se passe en réalité.

On the one hand, you say you want greater accountability, so they have to produce a lot of paper. We want to see it somewhere. On the other hand, you have these long-term targets.

D'un côté, vous dites que vous voulez une reddition de comptes accrue, alors les collectivités doivent produire beaucoup de documents. Nous voulons le voir quelque part. D'un autre côté, vous avez ces cibles à long terme.

I was a councillor. It's very hard sitting in a small city worrying about long-term targets because you're generally on the ground with people with immediate needs. The road has potholes. The water system has collapsed in some of my communities. We want to get the water system fixed.

J'ai été conseillère. Il est très difficile de se trouver dans une petite ville et de s'inquiéter de cibles à long terme parce qu'on est en général sur le terrain avec les gens qui éprouvent des besoins immédiats. La route a des nids-de-poule. Le réseau d'aqueduc s'est effondré dans certaines de mes collectivités. Nous voulons réparer ce réseau.

We really don't want to talk about whether the person who might be profiting from the water system will be more economically viable 20 years from now that, or about all the other long-term social benefits.

Nous ne voulons vraiment pas nous demander si la personne qui peut profiter du réseau d'aqueduc sera plus rentable dans 20 ans ou parler de tous les autres avantages sociaux à long terme.

Are we not laying too much on a program that started out as infrastructure? We've added enough social concepts and outcomes into it that it has become so complex I can't figure out what accountability is or how I can account back to a community.

Ne sommes-nous pas en train d'imposer trop d'exigences relativement à un programme qui a été créé pour les infrastructures? Nous avons ajouté beaucoup de résultats et de concepts sociaux au processus de demande; il est devenu tellement complexe que je n'arrive pas à comprendre ce qu'est la reddition de comptes ou la façon dont je peux rendre des comptes à la collectivité.

Mr. Sohi: When we developed these targets and outcomes, we did not do it in isolation from discussions with the provinces and extensively engaging with the municipalities through FCM. It was also through direct engagement with small- and mid-sized communities and big urban centres. We have done that in collaboration with them. They're very streamlined. They're not as complicated as one may believe them to be.

M. Sohi : Lorsque nous avons fixé ces cibles et ces résultats, nous ne l'avons pas fait sans discussion avec les provinces et sans une participation importante des municipalités par l'intermédiaire de la FCM. Cela a également été fait avec la participation directe des petites et des moyennes collectivités et des grands centres urbains. Nous avons collaboré avec eux. Ces cibles et ces résultats sont très simplifiés. Ils ne sont pas aussi compliqués qu'on pourrait le croire.

The targets differ depending on the program. For simple road projects, the target is very simple: how much of the road has been built. In the case of wastewater, we need to know when the construction is to start, when the construction is to be completed, when you will send us the invoices, and the progress of the completion. We don't ask them to demonstrate how many people are accessing clean water. It differs.

When I am talking about long term, I am talking more about the large, transformative projects such as LRT and subways where the measures of the effectiveness of those investments are multi-year, not just a couple of years.

We consulted extensively in order to develop these. I don't know if the DM wants to add something to that.

Ms. Gillis: Certainly. In our new program, we've tried to create a portal where small communities or larger communities can give us certain data points when they're starting off their projects.

It does get to some of the points that you raised, certainly for clean water. Tell us when it's going to start, when it's going to end and how much money. It has to meet the effluent standards that are out there and understand what that means.

We used to ask for business cases and then do larger agreements. It was quite a heavy process. I believe that also gets to the point that Senator Neufeld raised as to how much capacity to actually work with us.

We are trying to look at simpler ways to do it: more automation and technology, working a lot with FCM and working with the communities overall. I speak with my counterparts every two weeks to see what's going on within the provincial and territorial jurisdictions, to understand what the issues are, not to try to make it more complex than it needs to be but to understand what difference the investments are making, and to try to find that balance.

Senator Andreychuk: The targets that you have set, whether for the small or the large, are they national targets that you have created, or are they targets where the communities have come and said: This is what we need and this is our target?

What I hear from FCM and communities is that, every time the government changes, they say, "Where is this government going? How do I apply? How do I get my fair share?" Then the

Les cibles diffèrent selon le programme. Pour ce qui est des projets routiers élémentaires, la cible est très simple : combien de kilomètres de route on a construits. Dans le cas des eaux usées, nous devons savoir quand la construction doit commencer, quand elle sera terminée et quand vous nous enverrez les factures, et nous devons être au courant des progrès réalisés dans l'achèvement du projet. Nous ne demandons pas aux collectivités de nous montrer combien de personnes ont accès à de l'eau potable. C'est différent d'une collectivité à l'autre.

Lorsque je parle de la situation à long terme, je parle davantage de grands projets de transformation comme un SLR et un métro, dans le cadre desquels les mesures de l'efficacité des investissements sont échelonnées sur plusieurs années, non pas seulement sur deux ou trois ans.

Nous avons mené de vastes consultations afin d'élaborer ces mesures. Je ne sais pas si la sous-ministre souhaite ajouter quelque chose à cela.

Mme Gillis : Certainement. Dans le cadre de notre nouveau programme, nous avons tenté de créer un portail avec lequel les petites ou les grandes collectivités peuvent nous donner certaines données lorsqu'elles démarrent leurs projets.

Cela concerne certains points que vous avez soulevés, certainement pour ce qui est de l'eau potable. Dites-nous quand vous allez démarrer le projet, quand vous allez le terminer et combien d'argent vous avez besoin. Le projet doit respecter les normes de rejet qui sont en vigueur, et on doit comprendre ce qu'elles signifient.

Nous demandions auparavant des analyses de rentabilisation et nous signions des accords de plus grande envergure. Il s'agissait d'un processus assez complexe. Je crois que cela touche aussi ce que le sénateur Neufeld a soulevé à propos de la capacité nécessaire pour travailler en réalité avec nous.

Nous essayons d'examiner des façons plus simples de procéder : plus d'automatisation et de technologie et beaucoup de travail avec la FCM et les collectivités en général. Je discute avec mes homologues aux deux semaines afin de savoir ce qui se passe au sein des administrations provinciales et territoriales, de comprendre les problèmes, non pas pour essayer de compliquer les choses, mais pour comprendre la différence que font les investissements et essayer de trouver un équilibre.

La sénatrice Andreychuk : Quant aux cibles que vous avez établies, que ce soit pour les petites ou les grandes collectivités, s'agit-il de cibles nationales ou plutôt de cibles établies après avoir discuté avec les collectivités et que celles-ci vous ont dit « c'est ce dont nous avons besoin et c'est notre cible »?

Ce que j'entends de la FCM et des collectivités, c'est que, chaque fois qu'un nouveau gouvernement est élu, elles demandent : « Où s'en va ce gouvernement? Comment pouvons-nous présenter une demande? Comment pouvons-nous obtenir

question to me is, "Did we get our fair share?" It's very hard to explain it.

Mr. Sohi: We have done one thing differently under our new programs. Under previous programs there was no requirement for fair allocation to municipalities and then, further, fair allocation among municipalities. Under our new bilateral agreements, we have added the language that there has to be fair allocation.

We measure outcomes, so that there is flexibility in targets, like what targets and how those are measured. If they help us to demonstrate the outcomes, provinces can use their own targets as well. There is a flexibility in that as well.

Ms. Gillis: In the integrated bilateral agreements each province and territory discussed with us what the baseline was. We do have a data issue of understanding, of kind of having consistency, as the minister already spoke about earlier. We're trying to understand where is each jurisdiction, and then discuss with us what the appropriate kind of target would be in the longer term.

It wasn't a national one size fits all. It was very much looking at the context of each jurisdiction and trying to do something that made sense. It was still ambitious and would make a transformative difference in the long term.

Senator Cools: I apologize for my being a bit late. I spend my life running from one committee meeting to the other, so I am sure you will be patient with me.

I have been looking at your notes for your address as you explained all of these wonderful things to the committee. Something that I am very interested in has captured my attention. I think it is at page 7 of your statement.

You say here:

> Across our country, Infrastructure Canada is working closely with our partners to sign bilateral agreements that will flow $33 billion in funding under the next phase of our plan.

Then you say proudly, with great pride:

> We have signed seven of these agreements to date — that is funding money that our partners can spend right away.

Then the next paragraph is what captures my attention because I have served on this committee off and on for many, many years before the last two years. There was the episode of a native child, Jordan, where some very tragic and sad things happened, apparently. The literature of a year or two ago was referring to it

notre juste part? » Ensuite, la question qu'on me pose est la suivante : « Avons-nous reçu notre juste part? » Il est très difficile de l'expliquer.

M. Sohi : Nous avons fait une chose différemment dans le cadre de nos nouveaux programmes. Les programmes précédents ne comportaient aucune exigence relativement à une attribution équitable aux municipalités et entre celles-ci. En vertu de nos nouveaux accords bilatéraux, nous avons ajouté qu'il devait y avoir une attribution juste.

Nous mesurons les résultats afin de nous assurer d'une souplesse relativement aux choix des cibles et à la façon de les mesurer. Si les cibles nous aident à démontrer les résultats, les provinces peuvent également utiliser les leurs. Cela offre aussi de la souplesse.

Mme Gillis : Dans les accords bilatéraux intégrés, chaque province et chaque territoire nous a parlé de la base de référence. Nous avons de la difficulté à comprendre les données, à nous assurer d'une certaine cohérence, comme le ministre en a déjà parlé plus tôt. Nous tentons de comprendre où en est chaque administration, et elles discutent avec nous de la cible qui serait appropriée à long terme.

Il ne s'agissait pas d'une approche nationale unique. On examinait vraiment le contexte de chaque administration et on essayait de faire quelque chose de cohérent. C'était tout de même ambitieux, et cela transformerait la situation à long terme.

La sénatrice Cools : Excusez-moi d'être arrivée un peu en retard. Je passe ma vie à courir d'une réunion de comité à l'autre, alors je suis certaine que vous serez indulgents avec moi.

Je regardais les notes de votre exposé lorsque vous expliquiez au comité toutes ces choses merveilleuses. Une chose qui m'intéresse beaucoup a capté mon attention. Je crois que c'est à la page 7 de votre exposé.

Vous dites ce qui suit :

> Dans tout le pays, Infrastructure Canada a collaboré étroitement avec ses partenaires pour signer des ententes bilatérales, dans le cadre desquelles on versera 33 milliards de dollars en financement au cours de la prochaine phase de notre plan.

Ensuite, vous dites fièrement :

> Nous avons signé sept de ces ententes jusqu'à maintenant. Il s'agit de fonds que nos partenaires peuvent commencer à dépenser dès maintenant.

C'est ce qui se trouve au paragraphe suivant qui a capté mon attention parce que j'ai siégé à ce comité de façon intermittente pendant de nombreuses années avant les deux dernières années. Il y a eu l'histoire d'un enfant autochtone, Jordan; il semble que des choses très tragiques et très tristes se sont produites. Il y a un

as the Jordan principle because it had something to do with different jurisdictions. He was a native child and the jurisdictions were having arguments and fighting out who should pay for what. In the meantime, this child died in a very tragic way.

I read the particular paragraph in your statement. It is the third one on page 7. It says:

> Employment and Social Development Canada has signed almost all —

That's a good sign.

> — of its bilateral agreements with provinces and territories under the $7 billion Early Learning and Child Care Program.

I mean that is something to be proud of. This is good work. The federal government should plaster notices all over, everywhere, to inform us of your good work because there is nothing more important than the welfare, happiness and well-being of children. They can't protect themselves. They can't provide for themselves. They need us to do that for them.

Could you tell us a bit more about that program? It seems to me to be very exciting, very interesting, very necessary and relevant.

Mr. Sohi: Let me actually share a story with you. I don't know if I shared the story with you when I was here last time.

Senator Cools: You can share it again. I don't mind.

Mr. Sohi: It's a story of hardship as well as hope.

I came to know a mother of three children when I was serving on city council about a year and a half prior to the last federal election. That mother of three children was on the verge of becoming homeless because of mental health and addiction issues. She had other problems as well. She was desperate for help, and she called my office because she was my constituent. Luckily, we were able to connect her to affordable housing.

I ran into that mother about a year later, and within the one year she was able to put her life together because she had a safe and decent place to live with her children. They could feel safe and secure.

Just imagine the loss of potential if we were not able to connect her to that affordable place to live. It would be a loss for her, a loss for her children and a loss for society. Imagine the heartache she would have gone through.

an ou deux, on en parlait comme du principe de Jordan, parce qu'il concernait différentes administrations. Il s'agissait d'un enfant autochtone, et les administrations se querellaient et se disputaient pour savoir qui devrait payer pour l'enfant. Pendant ce temps, l'enfant est mort d'une manière très tragique.

J'ai lu ce paragraphe de votre exposé. C'est le troisième de la page 7. Il indique ce qui suit :

> Emploi et Développement social Canada a signé presque toutes…

C'est un bon signe.

> … ses ententes bilatérales avec les provinces et les territoires dans le cadre de son programme sur l'apprentissage et la garde des jeunes enfants, de 7 milliards de dollars.

C'est quelque chose dont on peut être fier. C'est de l'excellent travail. Le gouvernement fédéral devrait l'afficher partout afin de nous informer de votre excellent travail, parce que rien n'est plus important que le bien-être, le bonheur et le mieux-être des enfants. Ils ne peuvent pas se protéger eux-mêmes. Ils ne peuvent pas subvenir à leurs propres besoins. Ils ont besoin de nous pour cela.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur ce programme? Il me semble être très passionnant et intéressant, tout autant que nécessaire et pertinent.

M. Sohi : Permettez-moi de vous raconter une histoire. Je ne sais pas si je vous l'ai racontée la dernière fois que je suis venu.

La sénatrice Cools : Vous pouvez la raconter une autre fois. Je n'ai aucune objection.

M. Sohi : Il s'agit d'une histoire d'épreuves et d'espoir.

J'ai fait la connaissance d'une mère de trois enfants lorsque je siégeais au conseil municipal environ un an et demi avant la dernière élection fédérale. Cette mère de trois enfants était sur le point de devenir itinérante en raison de problèmes de santé mentale et de toxicomanie. Elle avait également d'autres problèmes. Elle avait désespérément besoin d'aide et elle a appelé à mon bureau, parce qu'elle faisait partie de mes électeurs. Heureusement, nous avons été en mesure de lui trouver un logement abordable.

Je l'ai rencontrée par hasard environ un an plus tard et, en l'espace d'un an, elle avait été en mesure de reprendre sa vie en main, parce qu'elle avait un endroit sûr et décent où elle pouvait vivre avec ses enfants. Ils pouvaient se sentir en sécurité.

Imaginez seulement le potentiel qui aurait été perdu si nous n'avions pas été capables de lui trouver un endroit abordable pour vivre. Cela aurait été une perte pour elle, pour ses enfants et pour la société. Imaginez les souffrances qu'elle aurait endurées.

Social infrastructure is very important to our government. It is important to communities because that's what we heard during the campaign. The $7 billion of early learning and child care investment is making a difference.

Les infrastructures sociales sont très importantes pour notre gouvernement. Elles sont importantes pour les collectivités parce que c'est ce que nous avons entendu au cours de la campagne électorale. L'investissement de 7 milliards de dollars dans l'éducation préscolaire et la garde d'enfants fait évoluer les choses.

I was in my home province of Alberta to announce this bilateral agreement last month. That investment will help the Province of Alberta to reduce the cost of early learning and child care. They will offer $25 a day daycare facilities in Alberta with this funding.

J'étais dans ma province d'origine, l'Alberta, pour annoncer cet accord bilatéral le mois passé. L'investissement aidera la province de l'Alberta à réduire le coût de l'éducation préscolaire et de la garde d'enfants. Ce financement permettra d'offrir des services de garde à 25 $ par jour en Alberta.

Housing, as well, is a joint investment of provincial and federal governments of close to $40 billion over the next 10 years. It will transform our communities, unlock potential for people to actually contribute to the community, and avoid the kind of tragedy that you have talked about, senator.

Le logement, également, est un investissement conjoint des gouvernements provincial et fédéral de près de 40 milliards de dollars sur les 10 prochaines années. Il transformera nos collectivités, exploitera le potentiel des gens afin qu'ils contribuent en réalité à la collectivité et évitera le type de tragédie dont vous avez parlé, madame la sénatrice.

This investment is very, very important to Canadians. I am proud of transit as well. I am a former bus driver. I would like more public transportation, but I am also very excited about housing, early learning and child care facilities.

Cet investissement est extrêmement important pour les Canadiens. Je suis également fier du transport en commun. Je suis un ancien chauffeur d'autobus. J'aimerais qu'il y ait davantage de transport en commun, mais je suis également enthousiaste concernant le logement, l'apprentissage préscolaire et les établissements de garde d'enfants.

Senator Cools: I laud you for that and thank you very much. It's very important. Some of these children are damaged.

La sénatrice Cools : Je vous en félicite et je vous en remercie beaucoup. C'est très important. Certains de ces enfants sont marqués.

Senator Moncion: Again, on the infrastructure bank, I went to look at your board of directors. It's very impressive. You have lawyers. You have people coming from financial institutions. You have former mayors. You have quite a nice, good slate of people. It is fantastic that you have six women and four men on your board and that a woman is chair of that board.

La sénatrice Moncion : Encore une fois, concernant la banque de l'infrastructure, je suis allée voir votre conseil d'administration. Il est très impressionnant. Vous avez des avocats, des gens issus d'institutions financières et d'anciens maires. Vous avez un bon groupe de personnes aux compétences diverses. Il est merveilleux de voir que six femmes et quatre hommes siègent à votre conseil et qu'une femme en est la présidente.

There seems to be no one on that board who has infrastructure lending qualifications. I might not know all of them, but that's a very different field from accounting. I am just wondering if that was an oversight.

Personne au sein du conseil ne semble avoir de qualifications en matière de prêts pour les infrastructures. Je ne les connais peut-être pas tous, mais il s'agit d'un domaine très différent de la comptabilité. Je me demande seulement s'il s'agit d'un oubli.

Mr. Sohi: I will ask DM Gillis to answer.

M. Sohi : Je vais demander à la sous-ministre Gillis de répondre à la question.

Ms. Gillis: For that particular board there was an open and transparent process that we followed in looking at the mixture of skills.

Mme Gillis : Pour ce conseil en particulier, nous avons suivi un processus ouvert et transparent afin d'examiner la combinaison de compétences.

If you look at some of the people in there like Bruno Guilmette, who is right now acting CIO, he has significant experience.

Si vous regardez certaines personnes qui siègent au conseil, vous trouvez Bruno Guilmette, qui est maintenant chef des investissements par intérim et qui a beaucoup d'expérience.

Senator Moncion: He's not here.

La sénatrice Moncion : Il n'est pas ici.

Ms. Gillis: He is on the board, but he's acting as the chief investment officer right now. He will return to the board once we have the CEO in place.

Senator Moncion: He's the interim.

Ms. Gillis: He's the interim, yes. It is a nice complement of skill sets who understand the industry and infrastructure across the country and of regional representation as well.

Senator Moncion: You reassure me.

Mr. Sohi: Quickly, I am actually very proud that we were able to find well-qualified Canadians from all parts of the country to serve on this board. On the number of women, we were very deliberate about it. We were very conscious about it and the regional diversity of all the regions. We have been able to find it. There was a large pool of candidates.

If someone says that you can't find diversity and the right people to serve on these boards, we have proven them wrong.

Senator Moncion: You reassure me because of the fact that you do have someone. I was wondering why there wasn't at least one. When you look at the boards of BDC and EDC, they are all very well put together. That was my concern.

Senator Marshall: I wanted to ask a question on the audit committees. My understanding is that every government department has an audit committee.

Would your audit committee have conducted any audits on the infrastructure program? Do you have an internal audit group?

Ms. Gillis: Yes, we have an internal audit group that looks at all of our spending and all of our programs. All of our programs must be evaluated every five years. There are regular audits on a risk-based process that are reviewed.

We do have an independent departmental audit committee. Our chair of the audit committee is actually Kent Kirkpatrick. He used to be the city manager of Ottawa. He understands infrastructure very, very well.

Senator Marshall: Have there been any audits of the infrastructure program?

Mme Gillis : Il siège au conseil, mais il occupe le poste de chef des investissements à l'heure actuelle. Il reviendra au conseil une fois que le premier dirigeant sera en place.

La sénatrice Moncion : Il est chef des investissements par intérim.

Mme Gillis : Oui, il est chef des investissements par intérim. Le conseil est composé de membres ayant des compétences complémentaires, qui comprennent l'industrie et les infrastructures du pays, et représentent également les régions.

La sénatrice Moncion : Vous me rassurez.

M. Sohi : Rapidement, je suis, en réalité, très fier que nous ayons été en mesure de trouver des Canadiens extrêmement compétents de toutes les régions du pays pour siéger à ce conseil. Pour ce qui est du nombre de femmes, c'est un choix très délibéré. Nous étions très conscients de ce choix et de la représentation diversifiée de toutes les régions. Nous avons été en mesure de trouver un équilibre. Il y avait un grand bassin de candidats.

Si une personne dit qu'il est impossible d'offrir une diversité et de trouver les bonnes personnes pour siéger à ces conseils, nous avons prouvé qu'elle a tort.

La sénatrice Moncion : Vous me rassurez, parce que vous avez en fait quelqu'un. Je me demandais pourquoi il n'y avait pas au moins une personne. Lorsque vous regardez les conseils d'administration de la BDC et d'EDC, ils sont très bien formés. C'était ma préoccupation.

La sénatrice Marshall : Je voulais poser une question sur les comités de vérification. Je crois comprendre que chaque ministère a un comité de vérification.

Est-ce que votre comité de vérification aurait effectué des vérifications du programme d'infrastructure? Avez-vous un groupe de vérification interne?

Mme Gillis : Oui, nous avons un groupe de vérification interne qui examine toutes nos dépenses et tous nos programmes. Tous nos programmes doivent être évalués aux cinq ans. Des vérifications périodiques sont effectuées concernant les risques dans le cadre du processus.

Nous avons effectivement un comité ministériel de vérification indépendant. Le président du comité de vérification est Kent Kirkpatrick. Il était directeur municipal pour la Ville d'Ottawa. Il comprend très bien les infrastructures.

La sénatrice Marshall : A-t-on effectué des vérifications du programme d'infrastructure?

Ms. Gillis: Of our programs themselves, yes. Not of Budget 2017 just yet because we are just launching them. Yes, they are on the audit plan.

Senator Marshall: Is that Budget 2016?

Ms. Gillis: For Budget 2016, I would have to see which programs. We were doing continuous audits of the intake. I am not sure if my chief financial officer knows offhand, but I can get you that information.

Senator Marshall: Could you provide us with a copy of that?

Ms. Gillis: Yes.

Senator Marshall: My other question is: Are there any audits ongoing right now by either your internal auditors, external auditors or the Auditor General of Canada?

Ms. Gillis: There has been an audit of the Champlain Bridge which the Auditor General will be releasing later in May.

Senator Marshall: The May 29 report.

Ms. Gillis: Correct.

Senator Marshall: Is that the only one?

Ms. Gillis: That's the only one the Auditor General is reviewing right now that I am aware of. They do come in on an annual basis to review our financial information for public accounts.

Our spending, as you're aware, is quite large, so they do spend several weeks going over all of our financial information as it goes into the Government of Canada's financial statements.

Senator Marshall: Could you provide copies of the internal audit reports to the clerk? I would be interested in those.

Ms. Gillis: Certainly.

The Chair: Do you have any closing remarks, minister?

Mr. Sohi: I want to take a moment to thank all of you again for the contribution that you have made in the past by making recommendations to Infrastructure to look at some of the things we can improve upon. I hope we have lived up to some of your expectations in relation to that.

Mme Gillis : Nous avons mené des vérifications de nos programmes, oui, mais pas encore de ceux du budget de 2017, parce que nous venons tout juste de les lancer. Oui, ils font partie du plan de vérification.

La sénatrice Marshall : S'agit-il du budget de 2016?

Mme Gillis : Pour le budget de 2016, il faudrait que je regarde quels sont les programmes. Nous effectuions continuellement des vérifications de ce que nous recevions. Je ne suis pas certaine si la dirigeante principale des finances le sait de mémoire, mais je peux vous obtenir cette information.

La sénatrice Marshall : Pourriez-vous nous en fournir une copie?

Mme Gillis : Oui.

La sénatrice Marshall : Mon autre question est la suivante : y a-t-il d'autres vérifications en cours à l'heure actuelle effectuées par vos vérificateurs internes, des vérificateurs externes ou le vérificateur général du Canada?

Mme Gillis : Il y a eu une vérification du pont Champlain, que le vérificateur général publiera plus tard au mois de mai.

La sénatrice Marshall : Le rapport du 29 mai.

Mme Gillis : C'est exact.

La sénatrice Marshall : Est-ce la seule?

Mme Gillis : C'est la seule que le vérificateur général effectue à l'heure actuelle à ma connaissance. Chaque année, le vérificateur général examine notre information financière pour les comptes publics.

Nos dépenses, comme vous le savez, sont très importantes, alors plusieurs semaines sont nécessaires pour examiner l'ensemble de notre information financière qui figurera dans les états financiers du gouvernement du Canada.

La sénatrice Marshall : Pourriez-vous fournir à la greffière des copies des rapports de vérification interne? Ces rapports m'intéressent.

Mme Gillis : Certainement.

Le président : Avez-vous quelque chose à dire pour terminer, monsieur le ministre?

M. Sohi : Je désire prendre un moment pour vous remercier tous encore une fois de la contribution que vous avez apportée par le passé en formulant des recommandations à Infrastructure afin que nous puissions examiner certaines des choses que nous pouvons améliorer. J'espère que nous avons été à la hauteur de vos attentes à cet égard.

Again, this conversation will be helpful to us as we make further programs more relevant to Canadians in different parts of the country. Thank you for giving my staff and me the opportunity to be here with you.

The Chair: Thank you, minister.

I will now recognize the first questioner of the officials from the Department of Infrastructure.

Senator Eaton: I was reading the backgrounder put out by your department. It refers to $28.7 billion in public transit projects, including $5 billion that will be available for investment through the Canada Infrastructure Bank. I noticed you have some for green infrastructure, trade and transportation.

Could you explain how that works? Is that to leverage other money? Is that just to top up the investment put in by other people? How will that work?

Ms. Gillis: Is that the $5 billion for the Canada Infrastructure Bank?

Senator Eaton: Why don't we take the public transit project as an example, including the $5 billion that will be available for investment through the Canada Infrastructure Bank?

Ms. Gillis: In the Canada Infrastructure Bank there is $35 billion overall, and $15 billion is set aside to be able to invest in different types of infrastructure.

Senator Eaton: They have a pot of $35 billion.

Ms. Gillis: Correct, and $15 billion of that is used to invest in transformative types of infrastructure projects.

Senator Eaton: What would be a transformative project?

Ms. Gillis: It could be a light rail project or that type of thing. It would look at it and try to leverage because the objective of the Canada Infrastructure Bank is to crowd in private sector investment.

Senator Eaton: They would invest $15 million in Toronto's light rail system, and they would hope that the other investment would come from pensions, banks or other investors. The other investors and pensions would demand a return, but the Canada

Encore une fois, cette discussion nous aidera à rendre les programmes plus pertinents pour les Canadiens des différentes régions du pays. Je vous remercie d'avoir donné à mon personnel ainsi qu'à moi-même l'occasion d'être ici avec vous.

Le président : Merci, monsieur le ministre.

Je vais maintenant donner la parole à la première intervenante, qui va poser des questions aux fonctionnaires du ministère de l'Infrastructure.

La sénatrice Eaton : Je lisais le document d'information publié par votre ministère. Il indique 28,7 milliards de dollars de financement qui serviront à soutenir des projets de transport en commun, dont 5 milliards de dollars qui seront disponibles aux fins d'investissement par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada. J'ai noté que vous avez du financement pour soutenir des projets d'infrastructure verte et des projets liés au commerce et au transport.

Pourriez-vous nous expliquer comment cela fonctionne? Est-ce que c'est pour débloquer d'autres fonds ailleurs? Est-ce que c'est seulement pour compléter l'investissement réalisé par d'autres personnes? Comment cela fonctionnera-t-il?

Mme Gillis : S'agit-il des 5 milliards de dollars concernant la Banque de l'infrastructure du Canada?

La sénatrice Eaton : Pourquoi n'utilisons-nous pas le projet de transport en commun comme exemple, y compris les 5 milliards de dollars qui pourront être investis par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada?

Mme Gillis : Au total, il y a dans la Banque de l'infrastructure du Canada 35 milliards de dollars, et 15 milliards de dollars sont réservés pour qu'on puisse investir dans différents types d'infrastructures.

La sénatrice Eaton : Elle a une cagnotte de 35 milliards de dollars.

Mme Gillis : C'est exact, et 15 milliards de dollars de ce total sont utilisés pour investir dans des types de projets d'infrastructure de transformation.

La sénatrice Eaton : Qu'est-ce qui serait un projet de transformation?

Mme Gillis : Cela pourrait être un projet de train léger ou ce genre de chose. Elle l'examinerait et essaierait de stimuler des investissements externes, parce que l'objectif de la Banque de l'infrastructure du Canada est de rassembler des investissements du secteur privé.

La sénatrice Eaton : Elle investirait 15 millions de dollars dans le système de train léger de Toronto et espérerait que l'autre part des investissements provienne des régimes de pensions, des banques et d'autres investisseurs. Les autres investisseurs et

Infrastructure Bank does not demand a return. Is it sort of a straight gift?

Ms. Gillis: No. There would be different types of financial arrangements, depending on the case and depending on the situation. There could be a return. It could be a different return in the private sector.

Senator Eaton: Could it be in the form of a loan?

Ms. Gillis: It could be in the form of a loan. It could be in the form of equity. It will vary, depending on the situation and depending on the structure of the financial arrangement.

That's why we created an independent bank with the right expertise to be able to determine the bankability and help shape what those transformative types of investments could be. Their objective is to crowd in as much private sector investment and to de-risk it just enough with whatever the federal contribution would be.

Senator Eaton: Would the federal contribution be topped up every year? They're starting with $25 billion.

Ms. Gillis: No, that's it. For the next 10 years that is their funding.

Senator Eaton: They will have to look for revenues, obviously.

Ms. Gillis: They will get a return sometimes because they are looking at riskier types of investments. The whole thing is to look at transformative greenfield types of investments that have a revenue stream coming in.

Senator Pratte: You're going to think I am obsessed with these targets. I am, so I am sorry.

I want to understand further. Is there any link between the targets and the selection of projects? When a municipality comes along and applies for a project, do you look at the project in relationship to the targets in the IBA that was signed with the province? To what extent do you look at the relationship? Is there an evaluation if it's an LRT, for instance? Do you look at the potential to reduce GHG emissions?

Ms. Gillis: Yes, there is a relationship between the two, so thank you very much. If we look at our green stream, for example, where overall nationally about $9 billion has been allocated by province, 45 per cent of that must go into mitigation or reductions of GHG emissions. For that, we've worked closely with Environment Canada to understand, as a guide, how we understand and assess GHG reduction emissions. For larger

régimes de pensions exigeraient un rendement, mais pas la Banque de l'infrastructure du Canada. S'agit-il d'un genre de cadeau pur et simple?

Mme Gillis : Non. Il y aurait différents types d'accords financiers, selon le cas et la situation. Il pourrait y avoir un rendement. Celui-ci pourrait être différent dans le secteur privé.

La sénatrice Eaton : Pourrait-il s'agir d'une forme de prêt?

Mme Gillis : Il pourrait s'agir d'une forme de prêt. Il pourrait s'agir de financement par actions. Cela va varier, selon la situation et la structure de l'accord financier.

C'est pourquoi nous avons créé une banque indépendante qui a l'expertise nécessaire pour pouvoir déterminer la viabilité financière et aider à façonner ces types d'investissements pour des projets de transformation. Leur objectif est de rassembler autant d'investissements du secteur privé que possible et d'en atténuer suffisamment les risques à l'aide de la contribution fournie par le fédéral.

La sénatrice Eaton : La contribution fédérale serait-elle augmentée chaque année? Elle commence à 25 milliards de dollars.

Mme Gillis : Non, c'est tout. Pour les 10 prochaines années, c'est son financement.

La sénatrice Eaton : Elle devra chercher des revenus, évidemment.

Mme Gillis : Elle obtiendra parfois un rendement, parce qu'elle envisage des types d'investissements plus risqués. Il s'agit, dans l'ensemble, d'examiner des types d'investissements dans des projets de transformation entièrement nouveaux qui génèrent une source de revenus.

Le sénateur Pratte : Vous allez penser que je suis obsédé par ces cibles. Je le suis, je m'en excuse.

J'aimerais comprendre davantage. Y a-t-il un lien entre les cibles et la sélection des projets? Lorsqu'une municipalité se présente et demande à réaliser un projet, examinez-vous le projet par rapport aux cibles figurant dans l'entente bilatérale intégrée qui a été signée avec les provinces? Dans quelle mesure examinez-vous la relation? Y a-t-il une évaluation s'il s'agit, par exemple, d'un train léger sur rail? Examinez-vous la possibilité de réduire les émissions de GES?

Mme Gillis : Oui, il y a une relation entre les deux, merci beaucoup. Si nous prenons par exemple notre volet infrastructures vertes où, dans l'ensemble, au pays, environ 9 milliards de dollars ont été affectés par province, 45 p. 100 de cette somme doit servir à l'atténuation ou à la réduction des émissions de GES. Pour ce faire, nous avons travaillé en étroite collaboration avec Environnement Canada afin de découvrir,

types of projects over a certain threshold, they do an assessment to understand what kinds of GHG reductions they anticipate from that project. They do that at the front end, so that when they are putting the project application to us through the portal we'll know what they anticipate from GHG reductions. At the end, we'll know what the assessment is again and see the difference between the two.

There is very much a relationship in each of the streams on what different indicators we would look for. We've tried to keep them light and non-burdensome. For GHG mitigation, for example, that would be the way we do it. We have the same thing for the other streams, which would be resiliency and adaptation to climate change. We have tools for assessment to understand what differences the projects will make on climate change and then to understand whether we are actually realizing those differences for those investments.

Senator Pratte: This would apply for larger projects, but is there any way of working it out for smaller projects?

Ms. Gillis: Certainly. You can use these tools for all projects. We were trying to balance. In the green stream we are asking them to use it for them all, but in the other streams they don't have to use it for over $10 million.

A municipality could always use these tools to understand what value proposition is being put forward by these particular projects.

Senator Marshall: In our earlier report on the infrastructure program, we talked about there not being a lead department. I am sort of getting the impression now that Infrastructure Canada is the lead department. When the minister responded to our report, he referred to the plans being delivered by the 13 federal departments with overall implementation and reporting coordinated by Infrastructure Canada.

Did it change after we issued our report, or is it still the same reporting structure? Can you just clarify that?

Ms. Gillis: We are trying to take accountability to be a central area to gather the state of the programs.

Senator Marshall: From the other departments and agencies.

comme guide, comment nous comprenons et évaluons la réduction des émissions de GES. Pour de grands types de projets qui dépassent un certain seuil, on fait une évaluation afin de comprendre les types de réductions de GES qu'on prévoit atteindre à partir de ce projet. On le fait dès le début, de sorte que lorsqu'on nous soumet la demande de projet par l'intermédiaire du portail, nous savons qu'on a prévu les réductions des GES. À la fin, nous serons au courant, encore une fois, de l'évaluation et verrons la différence entre les deux.

Il y a vraiment une relation dans chacun des volets par rapport aux indicateurs différents que nous rechercherions. Nous avons tenté de faire en sorte qu'ils soient légers et peu encombrants. Par exemple, en ce qui concerne l'atténuation des GES, ce serait la façon de le faire. Nous prévoyons la même chose pour les autres volets, soit la résilience et l'adaptation aux changements climatiques. Nous avons des outils d'évaluation pour comprendre quelles différences les projets apporteront relativement aux changements climatiques, puis comprendre si nous tenons bel et bien compte de ces différences dans le cadre de ces investissements.

Le sénateur Pratte : Cela s'appliquerait à de grands projets, mais y a-t-il une façon de faire fonctionner cela pour de petits projets?

Mme Gillis : Assurément. Vous pouvez utiliser ces outils pour tous les projets. Nous avons essayé d'équilibrer les choses. Dans le volet infrastructures vertes, nous demandons aux intéressés de les utiliser pour tous les projets, mais dans les autres volets, ils n'ont pas besoin de les utiliser pour les projets de plus de 10 millions de dollars.

Une municipalité pourrait toujours utiliser ces outils pour comprendre quelle proposition de valeur est mise de l'avant par ces projets particuliers.

La sénatrice Marshall : Dans notre rapport précédent sur le programme d'infrastructure, nous avons parlé du fait qu'il n'y avait pas de ministère responsable. J'ai maintenant l'impression qu'Infrastructure Canada est le ministère responsable. Lorsque le ministre a répondu à notre rapport, il a mentionné que les plans étaient fournis par les 13 ministères fédéraux, et la mise en œuvre et les rapports globaux, coordonnés par Infrastructure Canada.

Cela a-t-il changé après la délivrance de notre rapport ou s'agit-il de la même structure de déclaration? Pouvez-vous clarifier cela?

Mme Gillis : Nous essayons d'assumer la responsabilité d'être une zone centrale pour connaître l'état des programmes.

La sénatrice Marshall : D'autres ministères et organismes.

Ms. Gillis: Yes, from the other 13 departments. It is working horizontally and gathering data from 13 other departments and 58 programs. It is new to the government, but we have started. Last December, we started with our geospatial map in trying to put up information. I know it's not perfect yet, but every month we are putting up more and more information.

We have a process where we get from the departments, at a certain juncture in the month, all the projects approved that month. Then we augment the information on the portal and website from our open data to provide information to communities so that you can look in your community to see all the ongoing projects. Right now, we have over 9,000 projects on that site.

Senator Marshall: You're being advised of all the projects.

Ms. Gillis: Correct.

Senator Marshall: You mentioned something when the minister was here that I was going to ask you to clarify. You were saying that departments would update you on their projects when they updated the PBO.

Ms. Gillis: I will clarify. The PBO, in its processes, is an independent body of Parliament that will access information.

We have asked to work with them since we will be collecting information from the 13 other departments as well on these programs. If they are to do another report, we want to understand what report they're doing. They do their call. We are coordinating to ensure we have the same kinds of data, that there's no difference between the data we're collecting and the data they're collecting.

Senator Marshall: When other organizations are providing the data, they're saying that these projects are confidential, but your department is not saying any of yours are confidential. That's an issue you can resolve for us or for the PBO.

Ms. Gillis: I certainly think it would be important, when we are getting information, that there's no shadow between us, that the data is the data and there's no difference.

Senator Marshall: There's transparency.

Ms. Gillis: There's complete transparency between us. I am an accountant by background.

Senator Marshall: Me too.

Ms. Gillis: There are important things that are cut off.

Mme Gillis : Oui, des 13 autres ministères. C'est une structure qui fonctionne horizontalement et permet de recueillir les données de 13 autres ministères et de 58 programmes. C'est nouveau pour le gouvernement, mais nous l'avons lancée. En décembre dernier, nous avons lancé notre carte géospatiale pour essayer de publier des renseignements. Je sais que ce n'est pas encore parfait, mais chaque mois, nous publions de plus en plus de renseignements.

Nous avons un processus par lequel nous recevons de la part des ministères, à un certain stade dans le mois, tous les projets approuvés ce mois-là. Puis, nous ajoutons l'information au portail et au site web de nos données ouvertes afin de fournir des renseignements aux collectivités, de sorte que vous puissiez voir tous les projets en cours dans votre collectivité. En ce moment, nous avons plus de 9 000 projets sur ce site.

La sénatrice Marshall : On vous informe de tous les projets.

Mme Gillis : C'est exact.

La sénatrice Marshall : Vous avez dit lorsque le ministre était ici quelque chose que j'allais vous demander de préciser. Vous disiez que les ministères vous tiendraient au courant de leurs projets lorsqu'ils informeraient le DPB.

Mme Gillis : Je vais préciser. Dans ses processus, le DPB est une entité indépendante du Parlement qui va accéder à de l'information.

Nous avons demandé à travailler avec lui, puisque nous allons recueillir les renseignements des 13 autres ministères également sur ces programmes. S'ils doivent préparer un autre rapport, nous voulons comprendre ce rapport. C'est leur décision. Nous coordonnons les choses pour nous assurer d'avoir les mêmes types de données, qu'il n'y a aucune différence entre les données que nous recueillons et les données qu'ils recueillent.

La sénatrice Marshall : Lorsque d'autres organisations fournissent les données, elles disent que ces projets sont confidentiels, mais votre ministère ne dit pas que les vôtres le sont. C'est une question que vous pouvez régler pour nous ou pour le DPB.

Mme Gillis : Je pense assurément qu'il serait important, lorsque nous obtenons l'information, qu'il ne plane aucune ombre entre nous, que les données soient les données et qu'il n'y ait pas de différence.

La sénatrice Marshall : C'est la transparence.

Mme Gillis : Il y a une transparence complète entre nous. Je suis comptable de formation.

La sénatrice Marshall : Moi aussi.

Mme Gillis : Il y a des choses importantes qui sont coupées.

Senator Marshall: Right, we talk the same language.

The Chair: Should we leave the room?

Ms. Gillis: We work together to make sure we have the same nomenclature, the same definition of what's going in and the same cutoff. Every day, more projects get approved. Depending on what time frame you're looking at, you will have different numbers.

Senator Marshall: Right. That's a problem. Do I have time for one more question, seeing she's an accountant?

The Chair: Yes, one more.

Senator Marshall: This is sort of Senator Pratte's question and mine combined. When the minister was responding to Senator Pratte's first question, he talked about the 10-year project. If you have a big project like a 10-year project, I would have thought that every year the department should be able to report on it. If you have a 10-year project that costs $1 billion, in year one you could see that you spent $100 million, that the project was five per cent completed, that the estimate is still that it will be completed nine years down the road, and that it's still on budget.

That's what I thought we would be seeing, but that information is not available.

Ms. Gillis: No.

Senator Marshall: Isn't that the right way to do it? That's what my expectation would be.

Ms. Gillis: We often roll information up, and that's what you're seeing in the public accounts program.

Senator Marshall: Yes, it's too high level.

Ms. Gillis: We have thousands and thousands of projects because we have legacy programs as well.

We can certainly take a look. In the last number of months, we have been looking at how we can be more transparent and how we can make sure Canadians have all the information on the investments.

This is an evolving process. We will take into consideration what more we can put out to make sure everyone has all the information and that we're being as transparent as possible, at the same time as trying to balance the administrative burden.

La sénatrice Marshall : C'est exact, nous parlons le même langage.

Le président : Devrions-nous quitter la salle?

Mme Gillis : Nous collaborons afin de nous assurer d'avoir la même nomenclature, la même définition de ce qui entre et la même limite. Chaque jour, un plus grand nombre de projets sont approuvés. Selon les délais que vous envisagez, vous aurez des chiffres différents.

La sénatrice Marshall : C'est exact. C'est un problème. Ai-je le temps de poser une question de plus, puisqu'elle est comptable?

Le président : Oui, une de plus.

La sénatrice Marshall : Il s'agit en quelque sorte d'une combinaison de la question du sénateur Pratte et de la mienne. En répondant à la première question du sénateur Pratte, le ministre a parlé du projet sur 10 ans. Si vous avez un gros projet comme un projet sur 10 ans, j'aurais pensé que chaque année, le ministère devrait être en mesure de rendre des comptes à ce sujet. Si vous avez un projet sur 10 ans qui coûte 1 milliard de dollars, au cours de la première année, vous pourriez voir que vous avez dépensé 100 millions de dollars, que le projet a été achevé à 5 p. 100, qu'on estime toujours qu'il sera terminé dans 9 ans et qu'il respecte toujours le budget.

C'est ce que je pensais que nous pourrions voir, mais cette information n'est pas accessible.

Mme Gillis : Non.

La sénatrice Marshall : Ne s'agit-il pas de la bonne façon de faire? C'est ce à quoi je m'attendrais.

Mme Gillis : Nous synthétisons souvent de l'information, et c'est ce que vous voyez dans le programme des comptes publics.

La sénatrice Marshall : Oui, c'est trop générique.

Mme Gillis : Nous avons des milliers et des milliers de projets parce que nous avons également des programmes dont nous avons hérité.

Nous pouvons assurément y jeter un coup d'œil. Au cours des derniers mois, nous avons examiné comment être plus transparents et comment nous assurer que les Canadiens ont l'information nécessaire sur les investissements.

C'est un processus qui évolue. Nous prendrons en considération ce que nous pouvons ajouter pour faire en sorte que tout le monde ait l'ensemble des renseignements et que nous soyons aussi transparents que possible, en continuant d'essayer d'équilibrer le fardeau administratif.

Senator Marshall: I know, but my concern is that I don't see the information. In some cases I don't even see it at a high level. I am thinking to myself that it's not publicly available to me. I hope that you're generating it internally. If you're not, then that's really concerning.

I would like to see more information on actuals as opposed to everything being about plans. More information needs to be on actuals.

Senator Andreychuk: You said you're inputting as you go because you have all this information and all these projects. You're putting it in as and when you get it, if I understand. How do we compare it to other years, on a year by year or month by month basis, if you're inputting? You will be inputting different information at different times, so how do we get a year you can look at and compare it to next year, or is it month by month?

What will we do? That is part of the problem in other systems the government is into. If you don't have the same consistent input, it's apples and oranges you're comparing.

Ms. Gillis: Perhaps I'll expand a bit on the government's overall expenditure management process, which hasn't changed at all. Each department of the 14 departments involved in this will continue to have the same expenditure management process, financial audits, public accounts, departmental reports and departmental plans. All of that continues. We're augmenting and trying to provide some horizontal reporting for the 14 departments and 58 programs involved.

You will be able to compare. We're trying to have a consistent cutoffs every month in understanding what projects have been approved and announced last month. Those should go onto our geospatial map. Right now on the geospatial map we're showing the project name, a little description of what the project is, the federal contribution and the estimated start date. We can maybe augment further information. It's just that we're building as we go. We want to make sure every month as projects get approved that we're providing more information to Canadians on what those projects are. That's the input that goes on.

All of the other financial due diligence and financial stewardship are still ongoing where you can compare financial records from one organization to those of another organization. As we look at actuals, to go back to that, all the organizations do have actuals. We publish in the public accounts the actuals by program. It's more granular project details that I believe you're looking for.

La sénatrice Marshall : Je sais, mais ma préoccupation, c'est que je ne vois pas l'information. Dans certains cas, je ne la vois même pas à un niveau générique. Je me dis que ce n'est pas publiquement accessible pour moi. J'espère que vous générez ces renseignements à l'interne. Si vous ne le faites pas, c'est vraiment préoccupant.

J'aimerais voir plus d'information sur les chiffres réels plutôt que tout ce qui concerne les plans. Il doit y avoir plus d'information sur les chiffres réels.

La sénatrice Andreychuk : Vous avez dit que vous entrez des données au fur et à mesure, parce que vous avez tous ces renseignements et tous ces projets. Vous les entrez lorsque vous les obtenez, si je comprends bien. Comment comparons-nous les données à d'autres années, d'une année ou d'un mois à l'autre, si vous entrez des données? Vous allez entrer des renseignements différents à des moments différents, donc comment pouvons-nous obtenir une année que vous pouvez examiner et la comparer à la suivante, ou cela est-il fait un mois à la fois?

Que ferons-nous? Cela fait partie du problème dans d'autres systèmes auxquels le gouvernement participe. Si vous n'avez pas les mêmes données constantes, vous comparez des pommes et des oranges.

Mme Gillis : Je vais peut-être élaborer un peu sur le processus global de gestion des dépenses du gouvernement, qui n'a pas changé du tout. Chaque ministère, parmi les 14 qui participent à ce processus, va poursuivre le même processus de gestion des dépenses, les vérifications financières, les comptes publics, les rapports ministériels et les plans ministériels. Tout cela continue. Nous ajoutons et essayons de fournir des rapports horizontaux pour les 14 ministères et 58 programmes concernés.

Vous serez en mesure de les comparer. Nous essayons d'avoir des points limites uniformes chaque mois pour comprendre les projets qui ont été approuvés et annoncés le mois précédent. Ceux-ci devraient être publiés sur notre carte géospatiale. En ce moment, sur la carte géospatiale, nous voyons le nom du projet, une brève description du projet, la contribution fédérale et la date de début estimée. Nous pouvons peut-être ajouter d'autres renseignements. C'est seulement que nous créons notre carte au fur et à mesure que les choses évoluent. Nous voulons nous assurer chaque mois, à mesure que les projets sont approuvés, que nous fournissons plus d'information aux Canadiens sur ces projets. Ce sont les données qui sont entrées.

Toutes les autres mesures de diligence raisonnable financière et de gérance financière demeurent continues, et vous pouvez comparer les dossiers financiers d'une organisation à ceux d'une autre organisation. Lorsque nous examinons les chiffres réels, pour revenir à cela, toutes les organisations en ont. Nous publions dans les comptes publics les chiffres réels par programme. Je crois que vous recherchez davantage des détails précis sur les projets.

Senator Moncion: Again on funding, I was always of the belief that funding was done at the end by either the federal or provincial governments. Once the project was completed, the amounts that were promised would be given at that time. It seems that's not the way it is done right now. You do progressive funding as the projects evolve. That's what I understood from the minister.

Ms. Gillis: On our legacy programs we did have a longer lag time in how we reimbursed. We would have a particular funding allocation from a budget. We would launch a particular program. We would have projects approved. For the project proponents to be reimbursed, the municipal would submit an invoice to the province. The province would submit an invoice to us, but they had to prove that it was paid. That's a long lag time between that happening. They could submit it at any particular juncture in the project. There wasn't a set time of when we would expect an invoice. It would be for the proponents to determine when they would be submitting that invoice and be paid.

The example the minister gave is that we have quite a lot in value of ongoing contract work, but the actual amount that we've paid is not representative of that value. We're looking at that issue right now. With the IBA OR integrated bilateral agreements in phase two of Budget 2017, we have changed the language and called it "cost incurred." We're working right now with all jurisdictions across the country, as well as the comptroller generals, on the accounting rules. What are the rules of the game for that? What is the definition? How do we audit it? What substantive information do we need to pay that bill?

We're hoping to have a closer understanding of the value of the ongoing contract work and what's recognized in our financial statements from the actual cost paid. Right now you can do a project and wait until the end. There could be a lot of ongoing work that won't be represented in the actuals. We're trying to close that gap. There will always be a lag, but we would like it to be closer together.

Senator Moncion: I have a question related to that. How does someone like a senator look at these projects to see where they're at? Are they 35 per cent completed? How do we see that when you do your reporting? I understand the accounting part, but how can we see how far along a project is?

Ms. Gillis: We don't report on the project state whether or not it's 35 per cent complete, other than on the Champlain Bridge. We have just reported that it's 70 per cent complete because it's

La sénatrice Moncion : Encore une fois, par rapport au financement, j'ai toujours cru que le financement était octroyé à la fin, par les gouvernements fédéral ou provinciaux. Une fois le projet achevé, les sommes qui étaient promises sont fournies à ce moment-là. Il semble que ce ne soit pas fait ainsi, en ce moment. Vous fournissez des fonds progressifs à mesure que le projet évolue. C'est ce que j'ai cru comprendre de la part du ministre.

Mme Gillis : Pour ce qui est des programmes dont nous avons hérité, nous avons eu un plus long décalage par rapport à notre façon de rembourser. Nous recevions une affectation de fonds particulière d'un projet. Nous lancions un programme particulier. Des projets étaient approuvés. Pour que les promoteurs de projet soient remboursés, l'administration municipale devait présenter une facture à la province. La province nous soumettait une facture, mais elle devait prouver qu'elle avait été réglée. Il y a un long décalage avant que cela arrive. Elle pouvait la soumettre à tout moment au cours du projet. Il n'y avait pas de moment défini où nous pouvions nous attendre à recevoir une facture. Il revenait aux promoteurs de déterminer à quel moment ils soumettraient cette facture et seraient payés.

L'exemple que le ministre a fourni, c'est que nous avons une valeur assez élevée en ce qui concerne les travaux contractuels en cours, mais la somme réelle que nous avons payée n'est pas représentative de cette valeur. Nous examinons cette question en ce moment. Dans le cadre des EBI ou des ententes bilatérales intégrées prévues dans la seconde phase du budget de 2017, nous avons changé le libellé et avons appelé cela « frais engagés ». Nous travaillons en ce moment avec toutes les administrations de partout au pays, ainsi que les contrôleurs généraux, sur les règles comptables. Quelles sont les règles du jeu pour cela? Quelle est la définition? Comment en faisons-nous la vérification? De quels renseignements de fond avons-nous besoin pour payer cette facture?

Nous espérons mieux comprendre la valeur des travaux contractuels continus et de ce qui est reconnu dans nos états financiers comme le coût réel payé. En ce moment, vous pouvez réaliser un projet et attendre jusqu'à la fin. Il pourrait y avoir beaucoup de travaux continus qui ne seront pas représentés dans les chiffres réels. Nous essayons de combler cette lacune. Il y aura toujours un décalage, mais nous aimerions qu'il soit le plus petit possible.

La sénatrice Moncion : J'ai une question à ce sujet. Comment quelqu'un comme un sénateur examine-t-il ces projets pour voir où ils sont rendus? Sont-ils terminés à 35 p. 100? Comment voyons-nous cela lorsque vous faites vos rapports? Je comprends la partie comptable, mais comment pouvons-nous voir l'avancement d'un projet?

Mme Gillis : Nous ne faisons pas rapport de l'état d'un projet pour ce qui est de savoir s'il est achevé à 35 p. 100 ou non, mis à part celui du pont Champlain. Nous venons de déclarer qu'il est

a larger project. It would be within the communities themselves and the project proponents. If you go on our map, there is more information. You can see a particular project is being done in your community. You can go to that community to find out more about the particular project, because they're the ones actually doing the construction and building whatever the infrastructure investment is.

Senator Moncion: We can't necessarily see the completion. Right now we see what was approved, the money that has been disbursed, and what's left to be disbursed. That's what we get for information right now.

Ms. Gillis: On our geospatial map you get the federal investment and the estimated start date. We don't put the actuals or the disbursements there by project.

Senator Eaton: To follow up, I think I know what you want. You pay at the beginning and at the end. Do you ever pay periodically for a quarter finished to half finished? Do you disburse funds along the way? Is that how we find out how far you are along?

Ms. Gillis: Because invoices can be submitted at any time, we do pay along the way. They haven't been at particular junctures like progress payments or milestone payments, other than the Champlain Bridge, which is a P3. We have certain contractual payments that are made at certain junctures.

Within the thousands of projects we do with provinces and municipalities, the reimbursement framework used has been on claims, with the proponents determining whenever they want to submit a bill. What we're doing with our new $33 billion is that we are using costs incurred. We are asking them to submit twice during the year and once at year-end. We would make payments three times during the year, have a closer alignment, and be able to better forecast what the anticipated costs would be.

Senator Eaton: I know what you're thinking. When I submit the payment you'll pay it, but you don't know how far along I am. I am sending you bills, but it's not as if I am sending you photos or we have completed half the track. I just wanted to know if there was somewhere this project was tracked.

Ms. Gillis: It isn't public, but we do have oversight committees. Our teams actually work with all of the provinces and territories to go through all of the projects. Our teams do know at what state those projects are at. It's not just a bill and not substantiated. There's a significant relationship with all of these jurisdictions in understanding where are the projects, the

achevé à 70 p. 100, parce que c'est un grand projet. Cela serait entre les collectivités mêmes et les promoteurs de projet. Si vous allez sur notre carte, il y a plus de renseignements. Vous pouvez voir un projet particulier qui est fait dans votre collectivité. Vous pouvez aller sur cette collectivité pour en découvrir davantage au sujet du projet particulier, parce que c'est vraiment elle qui fait la construction et qui consent les investissements en infrastructure, quels qu'ils soient.

La sénatrice Moncion : Nous ne pouvons pas nécessairement voir l'achèvement du projet. En ce moment, nous voyons ce qui a été approuvé, l'argent qui a été distribué et ce qu'il reste à rembourser. C'est ce que nous obtenons comme information en ce moment.

Mme Gillis : Sur notre carte géospatiale, vous obtenez l'investissement fédéral et la date de début estimée. Nous ne publions pas les chiffres réels ou les décaissements par projet.

La sénatrice Eaton : En guise de suivi, j'aimerais savoir ce que vous voulez. Vous payez au début et à la fin. Versez-vous parfois des paiements périodiques pour un trimestre terminé ou à moitié terminé? Déboursez-vous des fonds en cours de route? Est-ce la façon qui nous permet de découvrir où vous en êtes rendus?

Mme Gillis : Parce que les factures peuvent être soumises en tout temps, nous versons des paiements en cours de route. Ils n'ont pas été effectués à des moments particuliers, comme des paiements progressifs ou des paiements d'étape, mis à part ceux du pont Champlain, qui est un PPP. Nous avons certains paiements contractuels qui sont faits à certains moments.

Dans le cadre des milliers de projets que nous réalisons avec les provinces et les municipalités, le cadre de remboursement utilisé s'est fait en fonction des demandes de remboursement, les promoteurs déterminant à quel moment ils voulaient soumettre une facture. Ce que nous faisons avec notre nouvelle enveloppe de 33 milliards de dollars, c'est que nous utilisons les frais engagés. Nous leur demandons de présenter deux factures durant l'année et une à la fin de l'année. Nous ferions trois paiements par année, serions mieux harmonisés et serions mieux en mesure de prévoir les coûts.

La sénatrice Eaton : Je sais ce que vous pensez. Lorsque je présente la demande de paiement, vous allez payer, mais vous ne savez pas où je suis rendue. Je vous envoie des factures, mais ce n'est pas comme si je vous envoyais des photos ou que nous avions terminé la moitié de la voie. Je veux juste savoir s'il y a un endroit où on dit que ce projet a fait l'objet d'un suivi.

Mme Gillis : Cette information n'est pas publique, mais nous avons des comités de surveillance. Nos équipes travaillent, en fait, avec l'ensemble des provinces et des territoires pour passer en revue l'ensemble des projets. Nos équipes savent à quelle étape en sont ces projets. Ce n'est pas seulement une facture qui n'est pas étayée. Il y a une relation importante avec l'ensemble

value, and how things are going and working together from that perspective.

Senator Moncion: For us, all the information received is what's been disbursed as a whole.

Ms. Gillis: As a whole. We roll it up to the program.

Senator Moncion: My other question goes back to what Senator Pratte was asking about emissions. You're talking about targets, and I want to talk about what is mandatory.

If you get projects built that use better materials and have fewer emissions, what is mandatory and how will you monitor it?

Ms. Gillis: For particular projects in the green stream, when they're submitting their project to us they will be going through what we call a climate lens. It's a tool we developed with Environment Canada that helps them assess the different opportunities for GHG reduction emissions.

Senator Neufeld: I have some questions in regard to the green fund. First, maybe there is a firm number, but has there ever been an estimate of the administration cost when you talk about federal, provincial and communities? What is the administration cost to get some of this out?

I listened to this report and that report. Somebody has to read all that. Somebody has to develop it. Somebody has to write it someplace down the line. Do we know, consistently across the whole country, what the administration is every year? Probably the whole department you represent would be one part of it, but when we think about combining cities with that and combining communities with that, it has to be horrendous.

Ms. Gillis: Certainly our team in Infrastructure Canada are dedicated to all of the programs we provide. In our programming we provide 1 per cent to the provinces for administration. That's the administration cost that they get to be able to administer these particular projects within their jurisdictions. We don't provide any funding to municipals for administration.

Senator Neufeld: I am not asking that you do. I hope you didn't misunderstand me. The 1 per cent provided to the municipalities doesn't even begin to pay what the real cost is for administration. We all know that. It's great that you do that. I mean 1 per cent is better than nothing. That's for sure.

de ces administrations pour comprendre où en sont les projets, la valeur et le déroulement des choses, et il s'agit de travailler ensemble selon ce point de vue.

La sénatrice Moncion : Pour nous, tous les renseignements reçus indiquent ce qui a été déboursé dans l'ensemble.

Mme Gillis : Dans l'ensemble. Nous les synthétisons pour le programme.

La sénatrice Moncion : Mon autre question revient à ce que le sénateur Pratte demandait au sujet des émissions. Vous parlez de cibles, et j'aimerais savoir ce qui est obligatoire.

Si des projets qui utilisent de meilleurs matériaux et produisent moins d'émissions sont construits, qu'est-ce qui est obligatoire et comment allez-vous le surveiller?

Mme Gillis : Pour des projets particuliers dans le volet infrastructures vertes, lorsqu'on nous soumet un projet, on passe à travers ce que nous appelons l'optique des changements climatiques. C'est un outil que nous avons élaboré avec Environnement Canada qui aide les responsables de projet à évaluer les différentes occasions de réduction des émissions de GES.

Le sénateur Neufeld : J'ai quelques questions en ce qui concerne le fonds vert. D'abord, peut-être qu'il y a un nombre ferme, mais y a-t-il déjà eu une estimation du coût d'administration lorsque vous parlez du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des collectivités? Quel est le coût d'administration pour obtenir certains de ces chiffres?

J'ai écouté ce rapport-ci et ce rapport-là. Quelqu'un doit lire tout cela. Quelqu'un doit le concevoir. Quelqu'un doit le rédiger en cours de route. Savons-nous, uniformément dans l'ensemble du pays, que représente le coût d'administration chaque année? Probablement que le ministère entier que vous représentez en formerait une partie, mais, lorsque nous pensons à combiner des villes et des collectivités, cela doit être épouvantable.

Mme Gillis : Certes, notre équipe à Infrastructure Canada se consacre à l'ensemble des programmes que nous fournissons. Dans nos programmes, nous fournissons 1 p. 100 aux provinces pour l'administration. C'est le coût administratif qu'elles obtiennent pour être en mesure de gérer ces projets particuliers au sein de leurs administrations. Nous ne fournissons pas de financement aux municipalités pour l'administration.

Le sénateur Neufeld : Je ne vous demande pas de le faire. J'espère que vous ne m'avez pas mal compris. Le 1 p. 100 fourni aux municipalités n'est même pas près de couvrir le coût réel de l'administration. Nous savons tous, cela. C'est une très bonne chose que vous le fassiez. Je veux dire que 1 p. 100 est mieux que rien, bien évidemment.

What is the whole cost? Your department would be one. Then there would be the cities and the communities to adapt to change every time there's a change in government to some other direction that the federal government wants to go. It would be interesting to know that administration cost. Maybe we wouldn't want to know, but it may be interesting to know what that cost is. I don't know if you have ever looked at that or not.

Ms. Gillis: No, I am not aware of us looking at it, but thank you.

Senator Neufeld: I can understand why. Most people would be absolutely flabbergasted at how much it costs to get a dollar bill out of the federal government onto the actual ground so it actually does something.

On the green fund, the clean energy for rural and remote communities is $220 million over six years. What is that? Environment Canada does a lot of work. Natural Resources does a lot of work. What would happen with the $220 million?

Ms. Gillis: It is not Infrastructure Canada. I am just looking at Environment Canada.

Senator Neufeld: Is it just transferred to Environment Canada? Maybe I am not understanding. Don't you put this out the door?

Ms. Gillis: Of the programs in place there are 14 departments, and 13 of them are not us. We're one of many within here. There are 58 programs and many of them are given by the other 13 departments.

Natural Resource Canada is involved. The same with Environment Canada. I am looking to see. This is given by Natural Resources Canada.

Senator Neufeld: This is on your document right here.

Ms. Gillis: Yes, because we're consolidating for the 14 departments in all 58 programs. That one is in Natural Resources Canada. If you give me a second, I can give you a bit of a description of that program.

I don't have the description in here. I will get you the description of the particular program.

Senator Neufeld: For energy efficient buildings there is another $182 million. That money is just transferred to another department. Is that correct?

Quel est le coût global? Votre ministère en serait un. Puis, il y aurait les villes et les collectivités pour s'adapter au changement chaque fois qu'il y a un changement au gouvernement, une autre direction dans laquelle le gouvernement fédéral souhaiterait s'engager. Il serait intéressant de connaître le coût d'administration. Peut-être que nous ne voudrions pas le savoir, mais ce pourrait être intéressant de le connaître. Je ne sais pas si vous avez déjà examiné cela ou non.

Mme Gillis : Non, pas à ma connaissance, mais merci.

Le sénateur Neufeld : Je peux comprendre pourquoi. La plupart des gens seraient absolument sidérés de savoir combien il en coûte pour faire sortir 1 $ des poches du gouvernement fédéral pour aller concrètement faire quelque chose sur le terrain.

Par rapport au fonds vert, l'énergie propre pour les collectivités rurales et éloignées représente 220 millions de dollars sur six ans. Qu'est-ce que c'est? Environnement Canada fait beaucoup de travail. Ressources naturelles fait beaucoup de travail. Qu'est-ce qui se passerait avec les 220 millions de dollars?

Mme Gillis : Ce n'est pas Infrastructure Canada. Je regarde seulement Environnement Canada.

Le sénateur Neufeld : Cette somme est-elle seulement transférée à Environnement Canada? Peut-être que je ne comprends pas bien. Ne versez-vous pas ces fonds?

Mme Gillis : Parmi les programmes en place, il y a 14 ministères, et 13 d'entre eux ne sont pas nous. Nous ne sommes qu'un des nombreux ministères qui sont là. Il y a 58 programmes, et bon nombre d'entre eux sont assurés par les 13 autres ministères.

Ressources naturelles Canada participe. C'est la même chose avec Environnement Canada. Je regarde. Cela vient de Ressources naturelles Canada.

Le sénateur Neufeld : Cela se trouve dans votre document juste ici.

Mme Gillis : Oui, parce que nous regroupons les données pour les 14 ministères dans tous les 58 programmes. Celui-ci appartient à Ressources naturelles Canada. Si vous me donnez une seconde, je peux vous décrire un peu ce programme.

Je n'ai pas la description ici. J'obtiendrai pour vous la description de ce programme particulier.

Le sénateur Neufeld : Il y a 182 millions de dollars supplémentaires pour les bâtiments écoénergétiques. Cet argent est seulement transféré à un autre ministère. Est-ce exact?

Ms. Gillis: It's not transferred to another department. It's given directly to them through the budget process. It doesn't come to Infrastructure Canada. Of the $186 billion, $114.7 billion relates to Infrastructure Canada. The rest is divided up between the other departments. It is allocated directly from the fiscal framework and financed to them.

That's why Minister Sohi, in his opening remarks, was talking about the other ministers. They're accountable to deliver their programs. We're assisting by consolidating, reporting, trying to provide transparency, and showing what the whole looks like and the difference it's making. Each minister is responsible. In this case Minister Carr is responsible for the particular programs you're mentioning.

Senator Neufeld: Then the Arctic Energy Fund of $400 million is yours.

Ms. Gillis: That is us.

Senator Neufeld: What's that for?

Ms. Gillis: That is to help the three territories reduce their diesel dependency. They have a lot of diesel dependent equipment at the end of lifecycle. It helps them to bring it up to speed so that they have more energy security. It's divided up as $150 million to Nunavut, $150 million to the Northwest Territories, and the rest to Yukon.

Senator Neufeld: The Senate Energy Committee did a study of energy development in all three territories. We found that they were not nearing the end of their life. Some of those generation projects are way past the end of their life, like up to 50 years old.

That will be delivered directly by this department with no matching funds. Is that correct?

Ms. Gillis: No, there are matching funds. It's 75 per cent that we will pay up to, and the other 25 per cent will be by the territories or other proponents.

Senator Neufeld: By the territories or the communities.

Ms. Gillis: Or the communities, yes.

Senator Neufeld: How in the world does a community of 150 people actually participate in renewing a generation project that's over 50 years old? Those communities are small and 150 people is probably large for a lot of them. Where would Nunavut or the Northwest Territories get the revenue from, even if it was the territory that had the share of the other 25 per cent?

Mme Gillis : Ce n'est pas transféré à un autre ministère. C'est accordé directement à lui par l'intermédiaire du processus budgétaire. Cela n'arrive pas à Infrastructure Canada. Sur les 186 milliards de dollars, 114,7 milliards de dollars concernent Infrastructure Canada. Le reste est divisé entre les autres ministères. C'est affecté directement depuis le cadre budgétaire, et le financement leur est octroyé.

C'est pourquoi, dans sa déclaration liminaire, le ministre Sohi parlait des autres ministres. Ils sont responsables d'exécuter leurs programmes. Nous aidons en effectuant une consolidation, en rendant des comptes, en essayant de fournir de la transparence et en montrant à quoi ressemble le portrait, la différence que cela fait. Chaque ministre est responsable. Dans ce cas-ci, le ministre Carr est responsable des programmes particuliers que vous mentionnez.

Le sénateur Neufeld : Dans ce cas-là, le Fonds pour l'énergie dans l'Arctique de 400 millions de dollars vous appartient.

Mme Gillis : Il nous appartient.

Le sénateur Neufeld : À quoi cela sert-il?

Mme Gillis : Cela sert à aider les trois territoires à réduire leur dépendance envers le diésel. Ils ont beaucoup d'équipement qui dépend du diésel qui en est à la fin de son cycle de vie. Cela les aide à le mettre à niveau, de sorte qu'ils puissent avoir une plus grande sécurité énergétique. C'est divisé comme suit : 150 millions de dollars pour le Nunavut, 150 millions de dollars pour les Territoires du Nord-Ouest et le reste au Yukon.

Le sénateur Neufeld : Le Comité sénatorial de l'énergie a effectué une étude sur le développement énergétique dans l'ensemble des trois territoires. Nous avons constaté qu'ils ne sont pas du tout près de la fin de leur vie utile. Certains de ces projets de production ont dépassé depuis longtemps la fin de leur vie utile, par exemple, d'une période pouvant aller jusqu'à 50 ans.

Cela sera fourni directement par le ministère, sans fonds de contrepartie. Est-ce exact?

Mme Gillis : Non, il n'y a pas de fonds de contrepartie. Nous payerons jusqu'à hauteur de 75 p. 100, et les autres 25 p. 100 seront payés par les territoires et d'autres promoteurs.

Le sénateur Neufeld : Par les territoires ou les collectivités.

Mme Gillis : Ou les collectivités, oui.

Le sénateur Neufeld : Comment est-il possible qu'une collectivité de 150 personnes puisse participer au renouvellement d'un projet de production qui est vieux de plus de 50 ans? Ces collectivités sont petites, et 150 personnes, c'est probablement beaucoup pour beaucoup d'entre elles. D'où le Nunavut ou les Territoires du Nord-Ouest tireraient-ils les revenus, même si c'était le territoire qui recevait la part des autres 25 p. 100?

Ms. Gillis: We're working very closely with the three territories in understanding what their plan is for their integrated bilateral agreements, which have been signed with the Northwest Territories and Nunavut. They are advancing in their own planning framework on what projects are of a priority to them to be able to work with us to have that money approved and spent on projects meeting their needs.

Senator Neufeld: I am on the Energy Committee, so that's important to me. I would like you, if you could, provide to the clerk for all of us what projects have been funded so far. Where are you in that process? Are we actually doing something on the ground, or is everybody sitting in their offices looking at how to do this and all those kinds of things?

In fact, last winter there was one community where their diesel generation system went down. I live in the North, so I realize it, but people living in the South don't realize that when it's 50 below it's a little chilly when your unit goes down for a week or two.

Ms. Gillis: For the integrated bilateral agreements where this $400 million is part of that process, the umbrella agreements were signed with both Nunavut and the Northwest Territories in March, so just last month.

Senator Neufeld: I am aware of that.

Ms. Gillis: Right now they're in the process of determining what types of projects they want to be funded under these umbrella agreements and will be working with us.

Our anticipated timelines are for all jurisdictions to give us, once they signed the agreements, their three-year plans by September. Some are working with us on an earlier time frame, which would be Northwest Territories, for example. They're working within their own governance processes. They need their own cabinet approvals to submit different projects to make sure they're working within and understanding the priorities in their jurisdictions for projects themselves.

Senator Neufeld: I assume from that, that none of the $400 million has been spent then.

Ms. Gillis: No, it was just signed last month under the umbrella agreement. They will be submitting projects to us for approval in the near term.

Senator Moncion: On the same subject, just to understand, when you don't do project matching you'll provide the money but the projects definitely have to come from the communities. You don't know beforehand. You're just putting in so much money on a first come, first served basis. If we look at the

Mme Gillis : Nous travaillons en très étroite collaboration avec les trois territoires pour comprendre leur plan concernant les ententes bilatérales intégrées, qui ont été signées avec les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut. Ils font avancer leur propre cadre de planification sur les projets qui sont pour eux une priorité afin d'être en mesure de travailler avec nous pour faire approuver cet argent et le dépenser sur des projets qui correspondent à leurs besoins.

Le sénateur Neufeld : Je siège au Comité de l'énergie, donc c'est important pour moi. Si vous le pouviez, j'aimerais que vous fournissiez à la greffière pour nous des données sur tous les projets qui ont été financés jusqu'à présent. Où en êtes-vous rendus dans ce processus? Faisons-nous en réalité quelque chose sur le terrain ou est-ce que tout le monde est assis dans son bureau à examiner comment faire cela et des choses du genre?

En fait, l'hiver dernier, il y a eu une collectivité où le système de production au diesel est tombé en panne. Je vis dans le Nord, donc je m'en rends compte, mais les gens qui vivent dans le Sud ne se rendent pas compte que, lorsqu'il fait moins 50, c'est un peu frais lorsque votre unité tombe en panne pendant une semaine ou deux.

Mme Gillis : En ce qui concerne les ententes bilatérales intégrées où ces 400 millions de dollars font partie du processus, les ententes-cadre ont été signées avec le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest en mars, donc juste le mois dernier.

Le sénateur Neufeld : Je suis au courant de cela.

Mme Gillis : En ce moment, on s'attache à déterminer les types de projets qu'on veut voir financer en vertu de ces ententes-cadres, et ils travailleront avec nous.

Selon les délais que nous avons prévus, toutes les administrations doivent nous donner, une fois qu'elles auront signé les ententes, leur plan triennal d'ici septembre. Certaines travaillent avec nous selon un délai plus rapproché, c'est-à-dire les Territoires du Nord-Ouest, par exemple. Ils travaillent au sein de leurs propres processus de gouvernance. Ils doivent obtenir leurs propres approbations du Cabinet afin de soumettre différents projets pour s'assurer qu'ils respectent et comprennent les priorités de leurs administrations pour les projets eux-mêmes.

Le sénateur Neufeld : Selon ce que vous dites, je présume que rien sur les 400 millions de dollars n'a été dépensé.

Mme Gillis : Non, cela vient d'être signé le mois dernier en vertu de l'entente-cadre. Ils vont nous soumettre des projets à des fins d'approbation dans un avenir rapproché.

La sénatrice Moncion : Sur le même sujet, juste pour que je comprenne bien, lorsque vous ne mettez pas en correspondance des projets, vous allez fournir l'argent, mais les projets doivent absolument provenir des collectivités. Vous ne le savez pas à l'avance. Vous injectez seulement une somme d'argent selon le

infrastructure, in the case of the territories you've put some money aside just for them.

They have to get the projects, so you don't know before you put in the $400 million what projects they will be working on. It's just a number that has put out there. They are going to come up with projects up to $400 million that you will be able to match.

Ms. Gillis: Correct. Within the process for the overall money there has been an allocation for jurisdictions achieving certain outcomes and targets within the various streams. It os up to them in the jurisdictions. It is important to look at the priorities within their jurisdictions that they are wanting to move forward to meet the outcomes we're trying to achieve, to work with us to understand the value and priority of the achievement, and to submit to us what we're calling three-year plans. Then we will have an outlook going forward of what difference that grouping of projects will make.

Senator Moncion: What if they were to come up with a three-year program before you get the budget and say, "We need $500 million"? Then you get the budget ready because you have matching projects. The way it's being done right now is that you come up with a number and they come up with the projects, instead of their coming up with the projects and then your funding the projects?

Ms. Gillis: Correct. There has been a determination through the last two budgets on investments in infrastructure to meet certain outcomes that have been allocated through a funding mechanism based on the census and the populations of which jurisdictions were getting which funding. Now they're looking at their priorities, their capital plans and their investment plans to see how we come to an alignment.

This process has been going on for a number of months. It has been quite a successful discussion with several bilateral agreements signed and providing certainty to certain communities on how to move forward with transit projects, et cetera.

The Chair: The objectives of the Finance Committee of the Senate are basically transparency, accountability, predictability and reliability. You have demonstrated a lot of professionalism this evening for which we thank the officials very much. There is no doubt we could ask you to come back. Nevertheless, some questions were asked and information requested to follow. Hopefully, deputy minister, you could look into them and send them ASAP.

principe du premier arrivé, premier servi. Si nous examinons l'infrastructure, dans le cas des territoires, vous avez réservé de l'argent juste pour eux.

Ils doivent obtenir les projets, donc vous ne savez pas avant d'injecter les 400 millions de dollars sur quels projets ils travailleront. C'est juste un chiffre qui a été placé là. Ils vont continuer d'arriver avec des projets pouvant aller jusqu'à 400 millions de dollars que vous serez en mesure de faire correspondre.

Mme Gillis : C'est exact. Dans le cadre du processus, en ce qui concerne l'argent global, on a affecté des fonds pour que des administrations obtiennent certains résultats et atteignent certaines cibles parmi les divers volets. Cela leur revient à elles, dans les administrations. C'est important qu'elles examinent les priorités au sein de leur administration qu'elles veulent faire aller de l'avant pour atteindre les résultats que nous essayons d'atteindre, qu'elles travaillent avec nous à comprendre la valeur et la priorité de la réalisation, puis nous soumettent ce que nous appelons les plans triennaux. Puis, nous aurons dans l'avenir une perspective quant à la mesure dans laquelle le regroupement des projets changera les choses.

La sénatrice Moncion : Qu'arriverait-il si on vous présentait un programme triennal avant que vous obteniez le budget et on vous disait : « Nous avons besoin de 500 millions de dollars »? Puis, vous prépareriez le budget, parce que vous avez des projets correspondants. En ce moment, ce qu'on fait, c'est que vous déterminez un chiffre, et qu'on vous arrive avec les projets, alors qu'on devrait d'abord arriver avec les projets, puis que vous les financiez?

Mme Gillis : C'est exact. Dans le cadre des deux derniers budgets sur les investissements en infrastructure, on a pris la décision d'atteindre certains résultats qui ont fait l'objet d'affectations dans le cadre d'un mécanisme de financement fondé sur le recensement et les populations par rapport auxquelles les administrations obtenaient du financement. Maintenant, on examine leurs priorités, leurs plans d'immobilisations et leurs plans d'investissement pour voir comment nous pourrions arriver à nous harmoniser.

Ce processus dure depuis un certain nombre de mois. Le dialogue a été assez fructueux, grâce à la signature de plusieurs ententes bilatérales et à la fourniture de certitude à certaines collectivités quant à la façon d'aller de l'avant avec des projets de transport, et cetera.

Le président : Les objectifs du Comité des finances du Sénat sont essentiellement la transparence, la responsabilisation, la prévisibilité et la fiabilité. Vous avez fait preuve de beaucoup de professionnalisme ce soir, et nous en remercions grandement les fonctionnaires. Il ne fait aucun doute que nous pourrions vous demander de revenir. Néanmoins, certaines questions ont été posées, et l'information demandée devrait suivre. Madame

Senator Marshall: The audit reports.

Ms. Gillis: Yes.

The Chair: Thank you, honourable senators.

(The committee adjourned.)

Gillis, nous espérons que vous pourrez les examiner et les renvoyer le plus tôt possible.

La sénatrice Marshall : Les rapports de vérification.

Mme Gillis : Oui.

Le président : Merci, mesdames et messieurs les sénateurs.

(La séance est levée.)

APPEARING

Wednesday, April 25, 2018

The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, April 24, 2018

City of London:

Matt Brown, Mayor (by video conference);

Adam Thompson, Manager of Government and External Relations (by video conference).

City of Vancouver:

Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services;

Patrice Impey, Chief Financial Officer.

Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick:

Luc Desjardins, President;

Frédérick Dion, Executive Director.

Wednesday, April 25, 2018

Infrastructure Canada:

Kelly Gillis, Deputy Minister;

Darlene Boileau, Assistant Deputy Minister, Corporate Services and Chief Financial Officer;

Laura Di Paolo, Director General, Program Integration;

Sean Keenan, Director General, Strategic and Horizontal Policy.

COMPARAÎT

Le mercredi 25 avril 2018

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 24 avril 2018

Ville de London :

Matt Brown, maire (par vidéoconférence);

Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures (par vidéoconférence).

Ville de Vancouver :

Jerry Dobrovolny, directeur général des Services d'ingénierie;

Patrice Impey, directrice des finances.

Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick :

Luc Desjardins, président;

Frédérick Dion, directeur général.

Le mercredi 25 avril 2018

Infrastructure Canada :

Kelly Gillis, sous-ministre;

Darlene Boileau, sous-ministre adjointe, Services ministériels et dirigeante principale des finances;

Laura Di Paolo, directrice générale, Intégration des programmes;

Sean Keenan, directeur général, Politique stratégique et horizontale.

Available on the Internet: http://sencanada.ca

Disponible sur internet : http://sencanada.ca